REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS

Alterações introduzidas e com alguma legislação complementar

Decreto-Lei n.º 265/72
De 31 de julho

1. O Regulamento Geral das Capitanias, aprovado por Decreto de 1 de Dezembro de 1892, mais que um simples regulamento daquele organismo, tem constituído, desde citada data, o diploma fundamental das actividades marítimas civis, designadamente no que respeita à intervenção do Ministério da Marinha nas mesmas actividades.

2. Há pelo menos meio século que foi reconhecida a necessidade de actualizar aquele diploma. Muitas tentativas foram feitas nesse sentido, mas a desactualização das disposições legais em vigor, a dispersão da legislação relativa à matéria, a maneira diferente como aquelas disposições têm sido interpretadas em diversos locais e em diferentes ocasiões nunca permitiram que tal tarefa fosse cumprida com êxito.

3. Publica-se, agora, um novo Regulamento Geral das Capitanias. É de Prever que após a sua entrada em vigor venham a verificar-se omissões ou a necessidade de alterações. Todavia, julga-se, só assim possível sair do ponto morto em que o assunto se encontrava.

4. Tal como sucedeu com o Regulamento de 1892, o actual constitui o diploma fundamental das actividades marítimas civis.

Hesitou-se sobre se seria de manter a antiga designação – Regulamento Geral das Capitanias – ou se seria de adoptar uma designação mais adequada às matérias nele tratadas. Por uma questão de tradição, preferiu-se a primeira das citadas hipóteses.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1ª parte do n.º 2º do artigo 109º da Constituição o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Regulamento Geral das Capitanias

Capítulo 1
Repartições Marítimas

Artigo 1.º [(1)]
Repartições Marítimas

1. As repartições marítimas da metrópole – capitanias dos portos e delegações marítimas – são órgãos externos da Direcção – Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (D.G.S.F.M.) destinados a desempenhar nas respectivas áreas as funções que lhe estejam ou forem atribuídas por lei e a fiscalizar o cumprimento das decisões, e consequentes procedimentos, da competência da mesma Direcção Geral.

2. Revogado pelo D/L 44/02

3. No continente e ilhas adjacentes existem as respectivas repartições marítimas constantes do quadro n.º 1 anexo a este diploma.

4. As repartições marítimas criam-se ou extinguem-se por decreto.

5. As repartições marítimas são consideradas repartições militares e ficam exclusivamente sujeitas às competentes autoridades do Ministério da Marinha; o pessoal

(1) sobre o assunto ver D/L 44/02, de 2/3

que nelas presta serviço só pode ser notificado pelas autoridades administrativas nos mesmos termos em que pode ser feita a sua requisição pelos tribunais civis.

Artigo 2.º
Limites das áreas de jurisdição das repartições marítimas

1. As estremas das áreas de jurisdição das repartições marítimas são as que figuram no quadro n.º1 anexo a este diploma.

2. As estremas a que se refere o número anterior podem ser modificadas por portaria do Ministério da Marinha desde que se trate de ajustes entre as diversas repartições marítimas as áreas de jurisdição que lhes pertencem.

3. A determinação das estremas referidas nos números anteriores à excepção das que confrontem com áreas de jurisdição de país estrangeiro, é definida por normas fixadas por portaria do Ministério da Marinha.

4. Entre as estremas a que se referem os números anteriores, a jurisdição das repartições marítimas abrange:

a) As águas do mar, respectivos leitos e margens nas condições e limites em que naqueles é exercida a jurisdição do Estado Português;
b) As águas interiores, respectivos leitos e margens até ao limite interior estabelecido no quadro n.1 anexo a este diploma.

5. A jurisdição das repartições marítimas exerce-se sempre, fora das áreas referidas nos números anteriores, sobre toda a área portuária e sobre as zonas de estaleiros de construção naval, secas, tiradouros , tendais das artes de pesca e seus arraiais e outras instalações de natureza semelhante, em parte situadas dentro das suas áreas.

Artigo 3.º (1)
Atribuições das Repartições Marítimas

1. Às repartições marítimas incumbe principalmente cumprir e fazer cumprir as disposições legais relativas:

a) Às marinhas de comércio, de pesca e de recreio, rebocadores e embarcações auxiliares;
b) À indústria da pesca;
c) À segurança e disciplina da navegação marítima, fluvial e lacustre;
d) À iluminação e sinalização das margens para segurança da navegação;
e) À assistência a pessoas e embarcações em perigo com vista à salvação de vidas humanas;
f) À disciplina nas praias e assistência aos banhistas;
g) À segurança da exploração dos leitos das águas;
h) Aos objectos achados no mar ou por este arrojados;
i) À poluição das águas e margens;
f) Aos terrenos do domínio público marítimo;
l) Aos inscritos marítimos.

2. Às repartições marítimas incumbe também o policiamento geral das respectivas áreas de jurisdição, sem prejuízo das atribuições policiais das autoridades portuárias.

(1) sobre o assunto ver D/L 44/02, de 2/3

Artigo 4.º
Jurisdição Marítima

1. Entende-se por jurisdição marítima a actividade exercida pelas autoridades marítimas para o desempenho da sua competência.
2. As autoridades consulares ou navais exercem jurisdição marítima nas condições expressas na legislação em vigor.

Artigo 5.º
Capitães de Portos e Delegados Marítimos

1. As capitanias dos portos e as delegações marítimas são chefiadas por oficiais da Armada designados, respectivamente, por capitães de portos e por delegados marítimos.
2. Os capitães de portos estão hierarquicamente subordinados ao intendente das capitanias, principalmente no que respeita ao aspecto disciplinar e à coordenação do funcionamento das capitanias, e dependem ainda:
a) Do director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, no exercício de funções que digam respeito aos organismos da D.G.S.F.M. não mencionados na alínea c);
b) Dos chefes dos departamentos marítimos, para certos fins especiais estabelecidos na legislação em vigor;
c) Dos directores do Instituto de Socorros a Náufragos (I.S.N.) e da Direcção de Faróis (D.F.) no exercício de funções que digam respeito a estes organismos da D.G.S.F.M.

Artigo 6.º
Substituição dos Capitães de Portos

A substituição dos capitães de portos, nas suas faltas ou impedimentos, faz-se sucessivamente :
a) Pelo adjunto mais graduado ou antigo;
b) Pelo oficial mais graduado ou antigo que preste serviço na capitania;
c) Por outro oficial da Armada designado pelo director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo entre os oficiais que prestam serviço na respectiva Direcção-Geral.

Artigo 7.º
Revogado pelo D/L 44/02, de 2/3

Artigo 8.º
Lotações das Repartições Marítimas

1. As lotações de pessoal militar e de pessoal civil de cada capitania ou delegação marítima são fixadas, respectivamente, por portaria e por despacho do Ministro da Marinha, podendo compreender:
a) Oficiais-adjuntos;
b) Patrao-mor;
c) Escrivão;
d) Pessoal do serviço de policiamento marítimo;
e) Outro pessoal militar da Armada ou do Q. P. C. M. M.
2- Nas portarias ou despachos referidos no número anterior serão fixados os postos e classes ou categorias dos Oficiais-adjuntos, dos patrões-mores, dos escrivães e do restante pessoal em serviço na repartição marítima.

Artigo 9.º
Competência dos Capitães de portos e dos Delegados Marítimos

1. Os capitães de portos e delegados marítimos têm a competência disciplinar prevista:

a) No Regulamento de Disciplina Militar, no que se refere aos militares e civis que prestam serviço nas suas capitanias ou delegações marítimas;
b) No Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (C. P. D. M. M.), no que respeita aos indivíduos e circunstâncias em que o mesmo Código é aplicável.

2. Para além do disposto no número anterior, os capitães de portos e delegados marítimos têm a competência penal disciplinar constante deste diploma e de outra legislação referente às autoridades marítimas.

Artigo 10.º
Competência dos Capitães de Portos

Revogado pelo D/L 44/02, de 2/3, estando estas competências definidas neste D/L

Artigo 11.º
Competência dos Delegados Marítimos
Revogado pelo D/L 44/02, de 2/3

Artigo 12.º
Competência dos Oficiais- Adjuntos

Aos Oficiais-adjuntos compete auxiliar os chefes das repartições marítimas nos termos fixados nos regulamentos internos das respectivas repartições e chefiar o serviço de policiamento marítimo por delegação daquele.

Artigo 13.º
Competência dos Patrões-Mores

Compete, em geral, aos patrões-mores auxiliar os chefes das repartições marítimas, observando as ordens e instruções que estes lhes derem em forma legal, cabendo-lhes especialmente:

a) Propor tudo que possa concorrer para desenvolvimento e melhoria do serviço;
b) Ter a seu cargo as embarcações e material marítimo afectados à repartição, velando pela sua conservação, e detalhar e fiscalizar o pessoal empregado no respectivo serviço;
c) Dirigir e fiscalizar o serviço de sinais da repartição marítima e velar pela conservação do respectivo material;
d) Registar, em livro apropriado, os serviços executados, material consumido ou inutilizado, ocorrências dignas de menção e informações que julgar úteis, relativas ao serviço, submetendo, diariamente, esse livro a visto do chefe da repartição;
e) Inspeccionar, quando necessário, as embarcações nacionais, no que respeita ao aparelho, ferros, amarras, faróis, embarcações miúdas, meios de salvação e mais pertences;
f) Auxiliar, quando determinado pelo chefe da repartição marítima, o lançamento ao mar de embarcações e fiscalizar esse lançamento quando não seja executado por técnicos de construção naval;
g) Verificar, na medida do exequível e conforme as circunstâncias de tempo, mar e correntes e as condições dos portos, especialmente dos ancoradouros, cais e

varadouros, e sem prejuízo do disposto no n.º3 do artigo 10.º, a forma como as embarcações estão fundeadas, amarradas, atracadas ou varadas e se as amarrações fixas se conservam nas respectivas posições, atendendo especialmente ao cumprimento das disposições de segurança relativas a pessoal e material, passageiros e carga;

h) Colaborar no serviço de policiamento marítimo que incumbe à respectiva repartição marítima, especialmente quanto ao cumprimento das disposições legais respeitantes a embarcações e à fiscalização da pesca;

i) Prestar a colaboração que resulte das suas funções ou dos seus conhecimentos profissionais, em caso de sinistro marítimo e socorros a náufragos;

j) Tomar parte nas vistorias e exames que se realizem na área de jurisdição da sua repartição marítima, quando a sua colaboração seja requerida por lei ou pelos seus conhecimentos profissionais.

Artigo 14.º
Competência dos Escrivães

Compete, em geral, aos escrivães dirigir e executar o serviço de secretaria e auxiliar os chefes das repartições marítimas, observando as ordens e instruções que estes lhes derem em forma legal, cabendo-lhes especialmente:

a) Autenticar, pessoalmente, os termos, autos, certidões e documentos passados pela repartição marítima que devam ser assinados pelo respectivo chefe;

b) Ter a seu cargo o mobiliário, livros e outro material da repartição marítima que não devam estar a cargo de outro funcionário;

c) Lavrar os registos de propriedade das embarcações e assiná-los com o chefe da repartição marítima;

d) Receber o registar as importâncias relativas às receitas que, por leia, compete à repartição marítima cobrar. desde que não haja na repartição outro funcionário a quem isso deva competir.

Artigo 15.º[1]
Finalidade o constituição do serviço de policiamento marítimo

1. O serviço de policiamento marítimo tem por fim colaborar na prevenção da criminalidade, assegurar o cumprimento das leis e regulamentos marítimos e efectuar o policiamento geral das áreas das repartições marítimas.

2. O pessoal do serviço de policiamento compreende:

a) O pessoal Corpo da Policia Marítima (.C. P. M.) para esse efeito destacado nas repartições marítimas;

b) Os cabos-de-mar;

c) Os militares da Armada designados, a título temporário, para desempenhar serviços de policiamento marítimo.

3. Na falta do pessoal a que se refere o n.º2, podem os capitães de portos utilizar, em serviço de policiamento marítimo, elementos suficientemente qualificados do troço do mar, do Q.P.C.M.M

[1] Ver Estatuto da PM

Artigo 16.º[1]
Competência do serviço de policiamento marítimo

1- **Compete ao serviço de policiamento marítimo:**

a) Fazer o policiamento geral da área de jurisdição marítima e das actividades a esta sujeitas, atendendo especialmente:
   l) As zonas de pesca o seus arraiais, ao exercício da pesca e de apanha de mariscos, moluscos e plantas marinhas e à observância, nas praias, do R. A. B. P.
   2) À verificação da segurança das pranchas de acesso às embarcações, à manutenção da ordem e da regularidade do serviço de embarque e desembarque das pessoas nos cais de atracação e nos pontões flutuantes que sirvam de cais de atracação a embarcações de tráfego local;

b) Fazer o policiamento geral das embarcações mercantes nacionais e intervir para estabelecer a ordem a bordo de embarcações mercantes estrangeiras, independentemente de qualquer formalidade, sempre que houver perigo para a segurança de outras embarcações, perturbação da tranquilidade do porto ou estiverem envolvidos cidadãos portugueses o ainda quando, tratando-se somente de membros da tripulação, de nacionalidade estrangeira, a sua intervenção seja requerida pelo cônsul do país a que pertencer a embarcação ou pelo respectivo comandante;

c) Apreender, com as formalidades legais, coisas furtadas na área da jurisdição marítima, fazendo a sua entrega no chefe da repartição marítima para lhes ser dado o destino legal;

d) Visitar as embarcações mercantes nacionais e estrangeiras, para a conferência da lista de passageiros e rol de matrícula;

e) Impedir que à chegada das embarcações e antes de ser passada a visita de saúde e das outras autoridades e, à saída dos portos, depois de desembaraçadas, atraquem outras embarcações ou entrem a bordo quaisquer indivíduos não autorizados;

f) Manter a liberdade de trabalho em todas as circunstâncias em que possa ser prejudicado;

g) Fiscalizar o serviço de vigilância que nas embarcações mercantes nacionais deve ser mantido pelas respectivas tripulações;

h) Impedir o lançamento ou despejo em quaisquer águas da área de jurisdição marítima da respectiva repartição, praias e demais locais da mesma área, de líquidos e substâncias residuais nocivas, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham, entulhos, lixos, lastro das embarcações, quaisquer plantas marinhas e substâncias tóxicas, que de algum modo possam poluir as águas ou margens ou ser prejudicais para a higiene pública, fauna e flora marítimas e conservação dos fundos;

i) Impedir a acumulação de pequenas embarcações próximos de outras maiores, principalmente junto dos portalós;

j) Vigiar o cumprimento dos preceitos relativos à regularidade e segurança do tráfego local e à segurança e comodidade dos passageiros;

l) No que respeita ao domínio público marítimo:
   1) Velar pela sua guarda e conservação;
   2) Verificar as licenças concedidas para usos privativos desse domínio e fiscalizar esse uso;

---

[1] Ver Estatuto da PM

3) Noticiar ao chefe da repartição marítima, mediante auto de ocorrência, os actos de utilização abusiva de qualquer parcela dominial, competindo àquele proceder de acordo com a legislação em vigor;
4) Participar ao chefe da repartição marítima o início de quaisquer trabalhos e obras conducentes a usos privativos, devidamente licenciados, de qualquer parcela dominial;

m) Vigiar a observância das licenças concedidas pelas repartições marítimas;
n) Cumprir os mandados expedidos pelo chefe da repartição marítima;
o) Prestar e receber o auxílio o cooperação referidos na alínea o) do n.º 1 do artigo 10.º, dando conhecimento do facto ao chefe da respectiva repartição marítima;
p) Capturar os delinquentes nos casos em que a lei o permitir e com as formalidades aí previstas;
q) Levantar os autos de transgressão;
r) Reprimir as infracções fiscais nos termos do contencioso aduaneiro;
s) Prestar, em caso de sinistro marítimo, o auxílio necessário para o salvamento de vidas humanas, requisitando para tal fim o pessoal e material marítimos que existam no local;
t) Requisitar, sempre que indispensável para o desempenho da sua função, embarcações particulares, comunicando o facto ao chefe da repartição marítima;
u) Informar o chefe da repartição marítima sobre:
1) O aparecimento de cascos de embarcações naufragadas, destroços, material flutuante ou submerso e, de um modo geral, todos os factos de que possa resultar prejuízo para a navegação e pesca;
2) O aparecimento de cadáveres, sem prejuízo de imediatamente os fazer resguardar convenientemente, bem como o local onde se encontrem, até chegar a autoridade competente;
3) Embarcações que, pelo seu estado, especialmente do casco, aparelho ou velame, não pareçam dever continuar ao serviço a que se destinam;
4) Qualquer sinistro marítimo, fazendo igual comunicação à autoridade aduaneira;
5) Irregularidades ou anomalias relativas à iluminação e balizagem;
6) Quaisquer outras ocorrências ou Irregularidades que se verifiquem nas áreas de jurisdição marítima, ainda que estranhas à competência da autoridade marítima.

2. Ao pessoal a que se referem as alíneas b) e c) do n.° 2 do artigo anterior não compete, exclusivamente, o serviço de policiamento marítimo, cabendo-lhe ainda auxiliar o Patrao-mor no desempenho de todas as suas outras funções e o escrivão no serviço de secretaria.

Artigo 17.º[1]
Competências do C.P.M.

1. Ao C. P.M., cuja competência só se exerce na área de jurisdição marítima, além das funções referidas no n.º1 do artigo anterior e nas condições da alínea a) do n.º2 do artigo 15.º, compete ainda:

a) Proceder à instrução preparatória dos processos por infracções marítimas nas capitanias que tenham destacamentos permanentes atribuídos e naquelas onde seja solicitada ou ordenada a sua colaboração;
b) Colaborar com os órgãos privativos de polícia judiciária na prevenção da criminalidade habitual.

2. A actividade do C. P. M. exerce-se por intermédio de:

a) Destacamentos permanentes atribuídos às repartições marítimas;

[1] Ver Estatuto da PM

b) Agentes destacados para coadjuvar os chefes das repartições marítimas na instrução preparatória de processos.

3. A actividade do C. P. M. deva ser exercida com pleno conhecimento do capitão do porto respectivo.

4. Os elementos do C. P. M., quando em diligências de investigação, mesmo fora da área de jurisdição marítima, têm entrada livre nas casas e recintos de espectáculos ou de outras diversões, nas estações de caminho de ferro e aeródromos comerciais, nas sedes das associações de recreio e, em geral, em todos os lugares onde se realizem reuniões públicas ou onde seja permitido o acesso ao público mediante o pagamento de uma taxa, ou a realização de certa despesa, ou a apresentação do bilhete que qualquer pessoa possa obter.

5. Para a realizarão de diligências de investigação, o pessoal do C. P. M. pode entrar, mesmo fora da área de jurisdição marítima, independentemente de quaisquer formalidades, em estabelecimentos comerciais, industriais ou de assistência, assim como em escritórios, oficinas, repartições públicas ou outras quaisquer instalações que não tenham a natureza de domicílio particular, desde eu sejam prevenidos os respectivos donos, gerentes ou directores, salvo no caso de diligência urgente, que poderá efectuar-se independentemente de prevenção, mas, sempre que possível e sem inconveniente para as investigações policiais, na presença de empregados ou representantes dos donos, gerentes ou directores do estabelecimento repartição ou instalação visitada.

6. Tudo quanto for observado nos locais referidos nos dais numeras anteriores, mesmo que não interesse directamente à função do C. P. M., constitui segredo profissional e o abuso das prerrogativas concedidas é infracção disciplinar grave.

Artigo 18.º
Competência do restante pessoal militar e civil

Ao pessoal a que se refere a alínea e) do n.° l do artigo 8.º cabem as funções que, de acordo com os respectivos postos e classes ou categorias e especialidades, lhe sejam atribuídas nos regulamentos das respectivas repartições.

Capitulo II
Classificação das embarcações nacionais

Artigo 19.º[2]

Classificação das embarcações quanto às actividades a que se destinam

1. As embarcações da marinha nacional, incluindo as do Estado não pertencentes à Armada, a forças e serviços de segurança interna e a outros órgãos do Estado com atribuições de fiscalização marítima, em conformidade com as actividades a que se destinam, classificam-se em:

a) De comércio;
b) De pesca;
c) De recreio;
d) Rebocadores;
e) De investigação;
f) Auxiliares;
g) Outras do Estado.

2. As embarcações a que se referem as alíneas a), b), d) e f) do número anterior constituem a marinha mercante e designam-se por embarcações mercantes.

[2] Redacção dada pelo D/L 287/98, de 17/9

3. As embarcações a que se referem as alíneas a),b) e c) do n.º 1 constituem, respectivamente, as marinhas de comércio, de pesca e de recreio.

4. Para efeitos do presente diploma, embarcação é todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza, excepto um hidrovião amarado, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte sobre água.

Artigo 19.º A [3]
Embarcações de alta velocidade

De acordo com legislação especifica, as embarcações nacionais podem ser classificadas como embarcações de alta velocidade, independentemente das actividades a que se destinam.

Artigo 20.º
Embarcações de comércio

Embarcações de comércio são as destinadas ao transporte de pessoas e de carga, mesmo quando desprovidas de meios de propulsão, considerando-se como tal as que só podem navegar por meio de rebocadores.

Artigo 21.º
Embarcações de pesca
(Revogado pelo n.º1 do artigo 35º do Dec-Lei 278/87 de 07Jul)

Artigo 22.º
Embarcações de recreio
Revogado pelo D/L 567/99, de 23/12, no que se refere à náutica de recreio

Embarcações de recreio são as que se empregam nos desportos náuticos, na pesca desportiva ou em simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para os seus utentes ou proprietários.

Artigo 23.º
Rebocadores

1. Rebocadores são embarcações de propulsão mecânica destinadas a conduzir outras por meio de cabos ou outros meios não permanentes.

2. Os rebocadores especialmente preparados para o salvamento de navios em perigo ou das suas tripulações e passageiros são designados por rebocadores salvadegos ou de salvação.

Artigo 23.-A [4]

1. As embarcações de investigação são as que dotadas de meios de propulsão mecânica se destinam, consoante a sua aptidão técnica, à investigação científica, oceânica ou costeira.

2. As embarcações referidas no número anterior ficam sujeitas ao regime legal aplicável às embarcações auxiliares

[3] Aditado pelo D/L 249/90, de 1/8
[4] Aditado pelo D/L 287/98, de 17/9

Artigo 24.º
Embarcações auxiliares

Embarcações auxiliares são as que se empregam em serviços não abrangidos nos artigos anteriores, mesmo as desprovidas de meios de propulsão, e cuja designação lhes é dada conforme o serviço especial a que se destinam.

Artigo 25.º
Classificação das embarcações de comércio quanto à área em que podem operar

As embarcações de comércio, quanto à área em que podem operar, classificam-se em:

a) De tráfego local;
b) De navegarão costeira nacional ou internacional;
c) De cabotagem;
d) De longo curso.

Artigo 26.º
Embarcação de trafego local

1. Embarcações de tráfego local são as que operam dentro dos porto e respectivos rios, rias, lagos, lagoas e esteiras e, em geral, dentro das águas interiores da área de jurisdição da capitania ou delegação marítima em que estão registadas.

2. Na metrópole é permitido às embarcações de tráfego local fazer navegação costeira nas seguintes zonas:

a) Entre Porto e Leixões;
b) Entre Peniche e Berlenga;
c) Entre Lisboa e Cascais;
d) Entre Lisboa e Setúbal;
e) Entre Setúbal e Sines;
f) Entre Sines e Vila Nova de Milfontes;
g) Entre Lagos e Albufeira;
h) Entre Albufeira e Tavira;
i) Entre Tavira e Vila Real de Santo António;
j) Entre as ilhas de S. Miguel e Santa. Maria;
l) Entre as ilhas do Faial, Pico, S. Jorge, Graciosa e Terceira;
m) Entre as ilhas das Flores e do Corvo;
n) Entre as ilhas da Madeira, Porto Santo, Desertas e Selvagens.

3. As embarcações de tráfego local registadas nos portos incluídos em cada uma das zonas mencionadas no número anterior, sempre que pretendam utilizar-se da permissão citada, só o poderão fazer desde que:

a) A autoridade marítima respectiva reconheça, mediante vistoria, que estão em condições de realizar a viagem pretendida, tendo em conta o estado e qualidade da embarcação em relação com o estado do tempo e sua previsão para o período da viagem;
b) Estejam munidas de certificado de navegabilidade.

4. As vistorias a que se refere a alínea a) do número anterior não isentam a embarcação das vistorias de manutenção para se averiguar da sua conservação e condições de segurança.

5. O Ministro da Marinha pode, para embarcações de tráfego local registadas na metrópole, alterar, por portaria, as zonas especificadas no n.°2 deste artigo.

Artigo 27.º [1]
Embarcações de navegação costeira nacional

1. Embarcações de navegação costeira nacional são as que só podem navegar ao longo das costas nacionais, de um modo geral, à vista de terra, limitando-se a escalar portos nacionais.

2. Na metrópole, as embarcações referidas no número anterior fazem navegação costeira nas seguintes zonas:

a) Para as registadas nos portos do continente - entre estes portos;

b) Para as registadas nos portos da Região Autónoma dos Açores — entre quaisquer portos das respectivas ilhas;

c) Para as registadas nos portos do arquipélago da Madeira - entre as ilhas da Madeira, Porto Santo, Desertas e Selvagens.

3. Os limites referidos nos números anteriores podem ser excedidos nas seguintes condições:

a) Arribada forçada devidamente justificado;

b) Autorização, caso por caso, por despacho do Ministro da Marinha.

Artigo 28.º [1]
Embarcações de navegação costeira internacional

1. Embarcações de navegação costeira internacional são as que só podem navegar ao longo das costas, de um modo geral, à vista de terra, praticando também portos estrangeiros.

2. No continente, as embarcações referidas no número anterior fazem navegação desde o porto de Bordéus, pelo estreito de Gibraltar, até ao porto de Marselha, ambos incluídos, e na costa de África, desde o extremo sul de Marrocos, incluindo as ilhas Canárias, até ao limite oriental da Tunísia.

Artigo 29.º [1]
Embarcações de cabotagem

1. Embarcações de cabotagem são as que podem operar no alto mar em zonas cujos limites sejam estabelecidos por disposição legal.

2. As embarcações de cabotagem registadas no continente navegam dentro de uma zona que inclui:

a) Portos da costa atlântica da Europa, a sul do paralelo 61º, incluindo todos os do mar Báltico e ilhas Britânicas;

b) Todos os portos do Mediterrâneo e do mar Negro;

c) Portos da costa africana compreendidos entre o esteiro de Gibraltar e o extremo sul da serra Leoa, incluindo as ilhas da República de Cabo Verde;

d) Todos os portos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Artigo 30.º
Alteração dos limites da navegação costeira e de cabotagem

Os limites nos artigos 27.º, 28.º, e 29.º podem ser modificados por portaria do Ministro da Marinha.

[1] Redacção dada pela Port. 607/79, de 22/11

Artigo 31.º
Estabelecimento dos limites da navegação costeira internacional e de cabotagem fora da metrópole

Fora da metrópole, a fixação dos limites em que pode operar a navegação costeira internacional e de cabotagem carece de concordância do Ministro da Marinha

Artigo 32.º
Embarcação de longo curso

Embarcação de longo curso são as que podem navegar sem limite de área.

Artigo 33.º
Classificação das embarcações de comercio quanto à natureza do transporte que efectuam

1. As embarcações de comércio nacionais, quanto à natureza do transporte que efectuam, classificam-se em:

a) De passageiros, as destinadas ao transporte de mais de doze passageiros;

b) De carga, as que não são de passageiros.

2. As embarcações de carga dividem-se, ainda, em:

a) De carga geral, as destinadas ao transporte de mercadorias de diversa natureza;

b) Especializadas, as que oferecerem a totalidade da sua capacidade de carga para transporte de mercadoria ou mercadorias com características uniformes em relação às necessidades do transporte marítimo.

3. As embarcações de comércio podem ainda receber as seguintes designações acessórias;

a) Paquete - embarcação à qual é concedida carta de patente para transporte de malas de correio, encomendas e outros valores postais;

b) Embarcações de passageiros de convés, de peregrinos ou de emigrantes - as julgadas aptas a tais transportes nos termos da legislação em vigor e das convenções internacionais respectivas.

4. A classificação de embarcações de passageiros, para efeitos da cobrança das imposições portuárias, continuará a, fazer-se nos termos dos diplomas especiais aplicáveis, independentemente do disposto no presente diploma.

5. A classificação a que se refere o n.º2 pode ser alterada por portaria do Ministro da Marinha.

Artigo 34.º
Classificação das embarcações de pesca, incluindo as de cetáceos, quanto à área em que podem operar
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 35.º
Embarcações de pesca local
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 36.º
Embarcações de pesca costeira
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 37.º
Embarcações de pesca do alto
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 38.º
Embarcações de pesca longínqua
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 39.º
Classificação das embarcações de pesca quanto à natureza da exploração económica
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 40.º
Classificação das embarcações de pesca quanto às artes ou sistemas que utilizam na captura do pesca
(Revogado pelo n.º1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 41.º
Classificação das embarcações de pesca quanto às espécies de pescado a cuja captura se destinam
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

Artigo 42.º
Condicionamento da actividade das embarcações de pesca
(Revogado pelo n.º 1 do artº 35º do Dec-Lei 278/87)

artigo 43.º (*)

Classificação das embarcações de recreio, rebocadores e embarcações Auxiliares quanto à área em que podem operar

1. As embarcações de recreio, os rebocadores e as embarcações auxiliares, quanto à área em que podem operar, classificam-se em:

a) Locais ou de porto;
b) Costeiros;
c) Do alto.

2. O Ministro da Marinha pode estabelecer outras classes, por meio de portaria.

3. As embarcações de recreio, além das disposições consignadas no .presente diploma, regulam-se por legislação especial e gozam dos privilégios fixados nessa legislação, estando, porém, sujeitas à fiscalização das repartições marítimas e demais autoridades, a qual será sempre exercida quando tais embarcações pretendam navegar nas áreas que correspondem à sua classificação como costeiras ou do alto.

Artigo 44.º
Regulamentação sanitária em vigor

A classificação de embarcações estabelecida pelo presente diploma em nada influi sobre as prescrições e medidas constantes dos regulamentos sanitários em vigor.

(*) Revogado pelo D/L 567/99, de 23/12, no que se refere às embarcações de recreio

Capitulo III
Aquisição, construção ou modificação de embarcações

Artigo 45.º [1]
Definição de aquisição, construção ou modificação de embarcações

Para efeitos do presente diploma, considera-se:

a) Aquisição - a integração, por acto entre vivos ou mortis causa, no património de uma pessoa singular ou colectiva, de uma embarcação já construída ou em construção;
b) Construção - o fabrico de uma embarcação;
c) Aquisição ou construção de substituição - a aquisição ou construção destinada a substituir uma unidade de igual classificação;
d) Nova aquisição ou nova construção - a aquisição ou construção destinada a efectivamente aumentar o número das unidades de igual classificação que pertencem à frota nacional;
e) Modificação - toda a actividade dirigida a reconstruir uma embarcação ou a alterar as suas características principais.

Artigo 46.º [1]
Aquisição, construção ou modificação de embarcações de comércio

1. A aquisição e construção de embarcações de comercio são reguladas por diplomas especiais, sem prejuízo do disposto neste Regulamento.

2. A modificação de embarcações de comércio que importe mudança da sua classificação fica sujeita às disposições legais referidas no número anterior.

***3.* (Revogado pelo artº 11 do Dec-Lei 150/88, 28ABR)**

4. (Revogado pelo artº 11 do Dec-Lei 150/88, 28ABR*)*

Artigo 47.º [2]
Aquisição ou modificação de embarcação de pesca

1- (Revogado pelo Dec-Lei 278/87 07JUL*)*

2. São factores a considerar da autorização:

a) A economia do espaço português;
b) A economia do ramo da pesca a que a embarcações se destina;
c) A conservação dos recursos naturais que podem ser explorados pelas embarcações;
d) A satisfação dos requisitos técnicos ou legais a que as embarcações devem obedecer.

3- (Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87 07JUL)
4- (Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87 07JUL*)*
5- (Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87 07JUL)
6- (Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87 07JUL)

---

(1) Sobre este assunto ver D/L 150/88, de 28/4
(2) Sobre este assunto ver D/L 278/87, de 7/7

Artigo 48.º
Obrigações do requerente da autorização
(Revogado pelo Dec-Lei 278/87 07JUL)

Artigo 49.º
Aquisição, construção ou modificação de rebocadores e embarcações auxiliares
(Revogado pelo art.º 11 do Dec-Lei 150/88, 28ABR)

Artigo 50.º
Caducidade da autorização para aquisição de embarcações mercantes
1- (Revogado pelo art.º 11 do Dec-Lei 150/88, 28ABR)
2- (Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87, 07JUL*)*

Artigo 51.º [1]
Caducidade da autorização para construção ou modificação de embarcações mercantes

1. A autorização para a construção ou modificação de embarcações mercantes caduca:

a) Se, no prazo de seis meses a contar da notificação do despacho de autorização, não for apresentado para registo na competente repartição marítima, acompanhado de cópia para arquivo, o contrato de construção ou modificação, de que constem a data da entrega da embarcação e cláusula penal para a respectiva falta;

b) Se, no prazo de doze meses a contar da data do registo do contrato nos termos da alínea anterior, não se verificar o assentamento da quilha ou fase idêntica da construção ou início da modificação;

c) Se os contraentes, sem prévia autorização da repartição marítima onde o contrato foi registado, acordarem no adiamento da data da entrega da embarcação construída ou modificada; .

d) Se, decorridos seis meses sobre a data fixada no contrato, ou resultante de prorrogação autorizada pela repartição marítima onde aquele foi registado, para a entrega da embarcação, esta não se verificar.

2. As repartições marítimas comunicarão à Direcção da Marinha Mercante (D. M. M.) as datas fixadas para a entrega das embarcações e aquelas em que se verifiquem os factos referidos no número anterior.

3. A inobservância dos prazos referidos neste artigo e no anterior poderá ser justificada em caso de força maior.

Artigo 52.º
Especificação de porto de registo no pedido de autorização
(Revogado pelo Dec-Lei 278/87 07JUL

Artigo 53.º
Exigências para fins de defesa
(Revogado pelo art.º 11 do Dec-Lei 150/88, 28ABR

Artigo 54.º [2]
Transmissão de autorização para aquisição ou construção de embarcações de pesca

---
[1] Sobre este assunto ver D/L 150/88, de 28/4
[2] Sobre este assunto ver D/L 278/87, de 7/7

É proibida a transmissão, por acto entre vivos, das autorizações para aquisição ou construção de embarcações de pesca desde que façam parte de frotas cujos efectivos estejam limitados.

Artigo 55.º [2]
Dispensa de autorização de construção ou modificação de embarcações

Não carece de autorização ministerial a construção ou modificação, em estaleiros metropolitanos, de embarcações de pesca sem motor ou de outras embarcações mercantes, desde que o produto das três dimensões de sinal seja igual ou inferior a 100.

Artigo 56.º
Concessão de licenças para construção ou modificação de embarcações
(Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87 07JUL)

Artigo 57.º
Motorização de embarcações de pesca
(Revogado pelo art.º 35 de Dec-Lei 278/87 07JUL)

Capitulo IV
Arqueação das embarcações [3]

Artigo 58.º
Em que consiste a arqueação

A arqueação de uma embarcação é a medição do volume dos seus espaços internos comercialmente, úteis, bem como o resultado dessa medição, e procura aferir a capacidade comercial da embarcação.

Artigo 59.º
Como se obtêm as arqueações bruta e líquida de uma embarcação

1. A arqueação bruta de uma embarcação é o resultado da medição do volume interno de todos os seus «espaços fechados» com excepção daqueles que as, próprias regras de medição «excluem» da arqueação.

2. A arqueação líquida de uma embarcação obtém-se fazendo à arqueação bruta as «deduções» previstas em lei especial.

3. O volume resultante das arqueações a que se referem os números anteriores, em metros cúbicos, é depois expresso em toneladas Moorsom ou de arqueação igual a 100 pés cúbicos ou 2,832 m^3.

[3] Sobre este Capítulo ver D/Gov. 4/87, de 15/1; D/L 245/94, de 26/9; Port. 1035/94, de 23/11

Artigo 60.º
Quando deve seu feita a arqueação durante a construção

1. A arqueação das embarcações em construção deve ser feita antes do lançamento ao mar.
2. No caso de embarcações de propulsão com máquina a vapor, o construtor deve requerer a medição da arqueação bruta antes da montagem de máquinas e caldeiras; nos restantes casos, deve requerê-la antes da montagem das máquinas.
3. Em qualquer dos casos anteriores, a medição dos espaços a deduzir será feita em momento ulterior, fixado pelo organismo competente de acordo com o construtor.

Artigo 61.º
Cálculo das arqueações bruta e líquida

1. Para os eleitos de arqueação existem três regras para o cálculo da arqueação bruta e um critério para as deduções com o fim de se obter a arqueação líquida.
2. As três regras a que se refere o número anterior são as seguintes:
a) Regra I;
b) Regra II;
c) Processo especial de arqueações.
3. A arqueação deve obedecer ao disposto na legislação específica sobre a matéria.
4. Para a passagem de embarcações no canal de Suez e no canal do Panamá são seguidas regras diferentes, fixadas em regulamentação própria.

Artigo 62.º
Regra I

1. A arqueação bruta pela regra I é feita por partes:
a) Uma até ao pavimento designado por «pavimento das arqueações»;
b) Outra em cada dois pavimentos sucessivos até ao pavimento superior;
c) Finalmente a das superestruturas e casotas fechadas e excesso das escotilhas.
2. A arqueação bruta pela regrar I pode não ser feita por partes quando assim o disponham convenções internacionais integradas em direito interno português.

Artigo 63.º
Regra II

A regra II consiste na aplicação de uma fórmula fixada em lei especial em que entram, como variáveis, o comprimento, a boca e o perímetro da secção mestra até aos pontos de intersecção com as linhas de encontro do pavimento superior com o costado, obtendo-se assim a tonelagem bruta até ao pavimento superior, a que se adiciona o resultado da arqueação dos espaços fechados acima desse pavimento para se obter a arqueação bruta da embarcação.

Artigo 64.º
Processo especial de arqueação

O processo especial de arqueações consiste em obter o produto das três «dimensões de arqueação» - comprimento, boca e pontal - expresso em metros cúbicos e dividi-lo por uma determinada constante, fixada para cada tipo de embarcação, obtendo-se assim o número de toneladas Moorsom que representa a arqueação bruta.

Artigo 65.º
Casos a que se aplica a regra I

1. A regra II é usada quando não seja possível aplicar a regra I e a lei não permita aplicar o processo especial de arqueações.
2. Só a D. M. M. pode decidir da necessidade de aplicação desta regra.

Artigo 66º
Casos a que se aplica a regra ll

1. A regra ll é usada quando não seja possível aplicar a regra l e a Lei não permita aplicar o processo especial de arqueações.
2. Só a D.M.M. pode decidir da necessidade de aplicação desta regra

Artigo 67.º
Caso em que se aplica o processo especial de arqueações

1. O processo especial de arqueações só pode ser aplicado às seguintes embarcações:
a) De boca aberta;
b) Salva-vidas;
c) De tráfego local;
d) De pesca local e costeira, com excepção das de pesca de arrasto costeira;
e) De recreio;
f) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e embarcações auxiliares costeiras, incluindo embarcações e flutuadores de ferro, aço, madeira, fibra de vidro ou cimento armado, de qualquer porte, apenas destinados ao serviço interno dos portos;
g) Aos pontões;
h) Às embarcações de pilotos.
2. A D. M. M. pode determinar a aplicação da regra I aos tipos de embarcações referidos no número anterior, quando for necessário obter um resultado mais rigoroso.
3. A arqueação das docas flutuantes e portas-batéis é feita segundo instruções especiais estudadas, para cada caso, pela D. M. M.

Artigo 68.º
Nomeação de peritos para arqueações

A nomeação de peritos para arqueações, na metrópole, obedece às seguintes regras:
a) A arqueação pela regra I é sempre feita por um engenheiro construtor naval, salvo quando não o haja disponível, caso em que a D. M. M. indicará perito com necessária competência técnica;
b) Salvo em casos excepcionais, especificamente autorizados pelo director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, a arqueação pelo regra II e pelo processo especial de arqueações é feita por peritos da D. M. M.; exceptuam-se, porém, desta regra as embarcações de tráfego local, de pesca local e auxiliares locais, que não sejam de passageiros, não disponham de motor nem tenham um comprimento de sinal superior a 14 m, cuja arqueação é feita por peritos nomeados pelo capitão do porto respectivo.

Artigo 69.º
Trâmites processuais e encargos da arqueação e passagem dos certificados

1. No caso das excepções previstas na alínea b) do artigo anterior, o processo de arqueação corre na capitania do porto em cuja área a medição é feita e ali são cobradas as despesas desta resultantes e os emolumentos devidos e é emitido o respectivo certificado, assinado pelo capitão do porto.

2. Quando a arqueação é feita por peritos requisitados à D. M. M. e a capitania do local de arqueação não é a do porto de registo:

a) A D.M. M. elabora o certificado de arqueação, com o número de registo e o nome da embarcação em aberto, e envia-o em triplicado à capitania do local da arqueação já assinado na D.M.M. para serem cobrados os encargos correspondentes;

b) A capitania retém urna cópia e envia o original e a outra cópia à capitania do porto de resisto para o efeito de esta:

1) Preencher o número de registo e o nome da embarcação, entregar o original ao proprietário e arquivar a cópia;

2)Notificar a D. M. M. e a capitania da arqueação de que foi registada a embarcação, indicando o seu número de registo, nome, tonelagem e proprietário;

c) Com as informações recebidas, a D. M. M. e a capitania do local de arqueação preenchem as indicações em aberto nas suas cópias do certificado e arquivam-nas.

3. Quando a arqueação é feita por peritos requisitados à D. M. M. na capitania do porto de registo, observa e o disposto no número anterior, mas a D. M. M. só envia a capitania dois exemplares do certificado.

4. Quando a arqueacão é feita por peritos da capitania do local da arqueação à esta não é a do registo:

a) A capitania elabora o certificado em quadruplicado, com o número de registo e o nome da embarcação em aberto, retém uma cópia, envia outra à D. M. M. e o original e a outra cópia à capitania do porto de registo para que esta proceda nos termos da alínea b) do n.º 2;

b) A D. M. M. e a capitania do local de arqueação procedem nos termos da alínea c) do n.º 2.

5. Quando a arqueação é feita por peritos da capitania no porto de registo, esta capitania elabora o certificado em triplicado, entrega o original ao proprietário, envia uma cópia à D. M. M. e arquiva a outra cópia.

6. No caso de embarcações já registadas que sejam arqueadas por terem mudado de motor ou sofrido outras modificações, observa-se o disposto nos números anteriores.

Artigo 70.º
Dimensões de sinal das embarcações
Rectificado pelo Despacho Ministerial n.º 121, de 16/10/72

1. As dimensões de sinal caracterizam uma embarcação quanto ao seu:
   a) Registo;
   b) Módulo, que é o produto das dimensões de sinal
2. As dimensões de sinal são:
   a) comprimento de sinal;
   b) Boca de sinal;

c) Pontal de sinal;

3. Ficam assim definidas as dimensões de sinal:
   a)**Comprimento de sinal** – é a distância medida no plano longitudinal da embarcação entre um ponto a vante e um ponto a ré, definidos pela forma seguinte:
      1) **Ponto a vante -** ponto de intersecção do prolongamento para vante da face superior do pavimento superior, sem contar com qualquer sobreespessura da tabica ou valeta e segundo uma recta tangente à mesma face no ponto onde ela se encontra com a face de ré da contra-roda, com a face de vante da. roda de proa;
      2) **Ponto ré** – ponto de intersecção da face superior do pavimento superior com a face de ré, ou o seu prolongamento para cima, do cadaste do leme ou, não havendo cadaste do leme, ou quando o leme é compensado, ponto de intersecção da face superior do pavimento superior com o eixo da madre do leme;
   b) **Boca de sinal** – é a distância horizontal medida num plano transversal, situado a meio comprimento de sinal, entre dois pontos definidos, em cada um dos bordos da embarcação, pela intersecção da face exterior, ou do seu prolongamento para cima, do forro exterior, descontando sobreespessura de cintas-defensas, verdugos e tabicas, com a face superior do pavimento superior, ou do seu prolongamento para fora, descontando a sobreespessura da tabica ou valeta;
   c) **Pontal de sinal**
      1) Se o sistema de construção é transversal, no fundo e convés, a meia-nau: é medido sobre a intersecção do plano longitudinal da embarcação com um plano transversal que forme o plano de galivação mais próximo do meio comprimento de sinal, entre dois pontos dessa linha assim definidos:
         a) **Ponto superior**
            1) Se a linha encontrar um vau: ponto de intersecção dessa linha com a face superior desse vau;
            2) Se não encontrar: ponto de intersecção dessa linha com uma recta unindo os dois cantos superiores mais próximos entre si das secções feitas nos vaus adjacentes pelo plano longitudinal da embarcação;
         b) **Ponto inferior :**
            1) No caso de não haver cobro ou forro interior: ponto de intersecção da referida linha com a face superior da caverna que intersecta ou, se não intersectar caverna alguma, com a recta que una os dois cantos superiores, mais próximos entre si, das secções feitas nas cavernas adjacentes pelo plano longitudinal da embarcação; se a referida linha intersectar a face superior de uma caverna reforçada isolada ou vau reforçado isolado, esta ou este não são de considerar e procede-se como no seguinte caso indicado acima;
            2) No caso de haver duplo fundo: ponto de intersecção da referida linha com a face superior do tecto do duplo fundo, prolongado sobre poços de esgoto quando os haja;
            3) No caso de haver cobro ou forro interior sobre as cavernas, em embarcações de madeira, ou sobre o duplo fundo, noutras embarcações: ponto de intersecção da referida linha com uma superfície paralela à face inferior do cobro ou forro interior mas acima dela 65 mm, qualquer que seja a espessura do cobro ou forro;
      2) Se o sistema de construção é longitudinal, no fundo e convés, a meia-nau: é medido sobre a intersecção do plano longitudinal da embarcação com um

plano transversal situado a meio comprimento de sinal, entre duas linhas assim definidas:

a) **Linha superior:** arco passando pelos cantos superiores, mais próximos do plano longitudinal da embarcação, das secções feitas nas longitudinais do convés, pelo plano transversal considerado, traçado com a flecha correspondente ao andamento do pavimento superior nessa secção transversal;

b) **Linha inferior:**

1) No caso de não haver cobro ou forro inferior: linha paralela ao fundo passando pelos cantos superiores, mais próximos do plano longitudinal da embarcação, das secções feitas nas longitudinais do fundo pelo plano transversal considerado;

2) No caso de haver duplo fundo: linha de intersecção da face superior do tecto do duplo fundo, prolongado sobro os poços de esgoto quando os haja, com o plano transversal considerado;

3) No caso de haver cobro ou forro interior sobre as cavernas, em embarcações de madeira, ou sobre o duplo fundo, noutras embarcações: linha de intersecção com o plano transversal considerado de uma superfície, paralela à face inferior do cobro ou forro interior, situada acima dessa face 65 mm, qualquer que seja a espessura do cobro ou forro;

3) Se o sistema de construção é diferente dos considerados nas subalíneas l) e 2) anteriores: compete à D. M. M. definir, caso por caso, como medir o pontal de sinal.

Artigo 71.º
Esclarecimentos para a determinação das dimensões de sinal

1. Para conveniente interpretação do artigo anterior,
são estabelecidas as seguintes especificações:

a) Pavimento superior - é, num determinado ponto, o pavimento de maior ordenada em relação à face superior da quilha da embarcação, sem contar com pavimentos de superestruturas e casotas;

b) Superestruturas e casotas - são definidas como para a arqueação;

c) Roda de proa - não se considera como fazendo parte dela as barras de defesa, capelos e outras ferragens semelhantes;

d) Vau - é a peça transversal da estrutura da embarcação que, vindo de um lado a outro da embarcação, serve de apoio ao pavimento superior; são adjacentes os dois vaus mais próximos para vante e para ré do plano transversal considerado;

e) Longitudinal do convés - é a peça longitudinal da estrutura da embarcação, suportada por vaus reforçados, que serve de apoio ao pavimento superior, que. não se deve confundir com sicordas e longarinas do convés;

f) Caverna - é a peça transversal da estrutura da embarcação que de facto assenta sobre a face interior do fundo da embarcação:

1) Nas embarcações de aço considera-se que faz parte integrante da caverna a suacantoneira superior, sempre que esta esteja cravada ou soldada, total ou parcialmente, a uma chapa de caverna;

2) Nas embarcações de madeira só se considera caverna a peça que não seja compósita no sentido vertical, isto é, calços ou peças escarvadas umas por cima das outras não formam caverna;
São adjacentes as duas cavernas mais próximas para vante e para ré do plano transversal considerado;

g) Longitudinal do fundo - é a peça longitudinal da estrutura da embarcação, suportada por cavernas reforçadas, que assenta sobre a face inferior do fundo da

embarcação, não devendo ser confundida com sobrequilhas, longarinas do fundo ou carlingas;

h) Forro interior ou cobro - só é de considerar o forro interior ou cobro que corresponda ao fundo de todo o compartimento que se considera, entendendo-se por fundo, para este efeito, a zona que fica entre os encolamentos quando estes são bem marcados e, se o não são, entre as escoas de um e outro bordo nas embarcações de madeira onde elas existam, ou até meio pontal de um o outro bordo nos restantes casos.

2. No caso de alterações bruscas na altura dos vaus, cavernas ou longitudinais do fundo ou do convés ou da ordenada do tecto do duplo fundo, dentro do compartimento onde interesse medir para determinar as dimensões de sinal, compete à D. M. M. definir, caso por caso, a altura da caverna ou da ordenada do tecto do duplo fundo a considerar, mas, em qualquer caso, não se considera como fazendo parte do tecto do duplo fundo o tecto de tanques altos.

Capítulo V
Registo de embarcações

Artigo 72.º [1] [2]
Registo de propriedade e registo comercial

1. As embarcações nacionais, com excepção das pertencentes à Armada, estão obrigatoriamente sujeitas a registo de propriedade, abreviadamente designado por registo, para que possam exercer a actividade que determina a sua classificação.

2. Não é permitido o registo para mais que uma das actividades ou das áreas previstas no capítulo II, salvo nos casos seguintes:

a) Os rebocadores costeiros e do alto também podem ser registados como rebocadores locais;

b) Para o aproveitamento polivalente de embarcações de pesca registadas na metrópole, o Ministro da Marinha pode autorizar por despacho o seu registo para o exercício de mais do que um dos tipos de pesca definidos no citado capítulo.

3. As embarcações mercantes estão também obrigatoriamente sujeitas a registo comercial nos termos da respectiva lei.

Artigo 73.º
Repartição competente para o registo

1. O registo das embarcações nacionais é feito nas repartições marítimas, excepto o das embarcações de recreio, que é efectuado nos organismos indicados na legislação em vigor e naqueles que, na metrópole, vierem a ser fixados em portaria do Ministro da Marinha.

2. No caso de novas aquisições ou novas construções, é competente para o registo a repartição marítima indicada na respectiva autorização.

3. No caso de aquisições ou construções de substituição, é competente para o registo a repartição marítima em que estavam registadas as unidades substituídas.

4. Uma embarcação construída ou adquirida num porto de uma parcela do território nacional pode ser vendida ou revistada noutro porto da mesma ou de outra parcela do território, desde que para isso possua a respectiva autorização.

[1] Redacção dada pelo D/L 287/83, de22/6

[2] Ver D/L 150/88, de 28/4

Artigo 74.º
Porto de registo e porto de armamento

1. Porto de registo é aquele em cuja repartição marítima se encontra registada a propriedade da embarcação.

2. Porto de armamento é aquele em que a embarcação
faz normalmente as matrículas da tripulação o se prepara para a actividade em que se emprega.

3. Quando o porto de armamento não coincida com o de registo, a autoridade marítima do primeiro deve comunicar à do segundo que a embarcação utiliza o seu porto como porto de armamento, a fim de que a autoridade marítima do porto de registo informe a do de armamento das condições legais a cumprir.

Artigo 75.º
Registo provisórios

1. As embarcações adquiridas ou construídas no estrangeiro são registadas provisoriamente, em termos sumários, no consulado português do local correspondente, depois que aí se apresente a certidão da autorização do Ministro da Marinha para a aquisição ou construção, quando necessária.

2. O registo definitivo é feito na competente repartição marítima, depois da chegada da embarcação ao porto de registo ou, em casos devidamente justificados, mediante autorização do director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, depois de vistoriada noutro porto por comissão de vistoria nomeada pelo mesmo director-geral e presidida por um representante da capitania do porto de registo; aquela autorização é concedida mediante requerimento fundamentado do interessado, entregue na repartição marítima do porto de registo e aí informado.

3. As embarcações estrangeiras adquiridas por sucessão ou em acção instaurada em tribunais portugueses são registadas na repartição marítima que for superiormente determinada.

4. Depois de apresentada a certidão de autorização do Ministro da Marinha para a aquisição ou construção, quando necessária, as embarcações adquiridas ou construídas, ainda por registar num porto nacional, podem ser registadas provisoriamente no porto onde se encontram, a fim de seguirem viagem, já como embarcações nacionais, para o porto de registo.

Artigo 76.º
Embarcações desprovidas de meios de propulsão

As várias embarcações destinadas a serem rebocadas por um mesmo rebocador são registadas individualmente.

Artigo 77.º
Embarcações dispensadas de registo

As embarcações miúdas existentes a bordo, mesmo que sejam salva-vidas, as pequenas embarcações auxiliares de pesca e as pequenas embarcações de praia sem motor nem vela, tais como botes, charutos, barcos pneumáticos e gaivotas de pedais, para serem utilizadas até 300 m da linha de baixa-mar, são dispensadas de registo, mas ficam sujeitas à jurisdição da autoridade marítima, a quem compete emitir licenças para a sua exploração.

Artigo 78.º [(*)]
Requisitos e termos do primeiro registo definitivo

1. O primeiro registo definitivo é efectuado por meio de auto lavrado na repartição marítima competente, de que constem essencialmente os seguintes elementos:

a) Número de ordem e data da sua elaboração;

b) Identificação, segundo o título de aquisição, do proprietário ou,. sendo caso disso, dos co-proprietários com individualização da respectiva quota-parte;

c) Meio por que a embarcação foi adquirida;

d) Número de registo ou conjunto de identificação e nome, se o tiver, da embarcação, sua classificação no,. termos do capítulo II deste diploma, lugar e data da sua construção, sua arqueação e dimensões de sinal, distintivo visual e radiotelegráfico (indicativo de chamada) que, quando necessário, lhe tenha sido oficialmente atribuído, sistema de propulsão e, tratando-se de veleiros, designação do aparelho respectivo;

e) Data da vistoria de registo.

2. O registo definitivo é feito mediante requerimento assinado pelo proprietário da embarcação ou pelo seu representante legal ou voluntário, com indicação do nome, lugar e data da construção e sistema de propulsão ou aparelho da embarcação, actividade a que esta se destina e área onde pretende exercê-la e instruído com:

a) *Documento comprovativo de que o requerente tem nacionalidade portuguesa ou é nacional de um dos estados da União Europeia ou do espaço económico europeu

Artigo79.º
Registo de embarcações do Estado

O registo de embarcações do Estado fica sujeito ao disposto neste diploma para as embarcações particulares, sendo, porém, o requerimento inicial substituído por ofício, autenticado com o respectivo selo branco, do serviço a que pertence a embarcação, solicitando o registo e contendo as mesmas indicações.

Artigo 80.º
Cancelamento de registo

1. O registo de uma embarcação é lado pela autoridade marítima sempre que haja reforma, transferência ou abate de registo.

2. Para os efeitos deste diploma, considera-se:

a) Reforma de registo - a substituição do registo de uma embarcação por outro na mesma repartição marítima;

b) Transferência de registo - o registo da mesma embarcação em repartição marítima diversa da do anterior;

c) Abate de registo - a eliminação do registo da embarcação de toda e qualquer repartição marítima nacional.

3. Constitui simples alteração de registo a sua modificação por meio de averbamento.

4. No caso de embarcação registada em conservatória do registo comercial a autoridade marítima comunicará a essa repartição o cancelamento e as razões que o determinaram, bem como as simples alterações de registo.

[(*)] Redacção dada pelo D/l 208/00, de 2/9

Artigo 81.º
Reforma e alteração de registo

1. O registo de uma embarcação é reformado sempre que haja:

a) Transferência de propriedade, no todo ou em parte;
b) Modificação;
c) mudança da classificação atribuída de acordo com o disposto no capítulo II do presente diploma.

2. Há lugar a simples alterarão de registo por averbamento:

a) Quando há. apenas mudança de nome;
b) Quando se trate de embarcações de tráfego local, de pesca local e costeira ou rebocadores e auxiliares locais e se verifique qualquer dos casos a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1;
c) No caso de transformação da empresa proprietária. 3. Não obsta à reforma de resisto, no caso da alínea a) do n.º 1, o facto de ter havido sucessivos proprietários entre o inscrito no registo e o requerente sem essas transferências terem sido registadas, desde que documentalmente se comprove a validade de todas as transmissões.

Artigo 81.º - A [(1)] [(2)]

A injustificada inactividade das embarcações de pesca ou a apresentação pelas mesmas de níveis de produtividade injustificadamente não consentâneos com a sua capacidade, bem como o seu deficiente estado de conservação, podem determinar, a requerimento dos proprietários ou por iniciativa da Administração, a reforma do registo de embarcações de pesca para embarcações auxiliares, conforme regulamentação aprovar por portaria conjunta dos Ministros da Agricultura, Pescas e Alimentação e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Artigo 82.º
Autorização para reforma de registo

1. Depende de autorização do Ministro da Marinha, que poderá delegar essa competência no director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, a reforma de registo por mudança de classificação.

2. No caso de sucessão, a reforma de registo tem por base certidão da escritura de partilhas ou do mapa de partilha e da respectiva sentença homologatória, acompanhada de documento, passado pela repartição de finanças competente, comprovativo de que se encontra pago, assegurado ou não é devido, o respectivo imposto sucessório.

Artigo 83.º
Termos da reforma de registo

1. O novo registo à feito nos termos do n.º1 do artigo 78.º, mediante requerimento assinado pelo proprietário da embarcação ou pelo seu representante legal ou voluntário, com indicação do registo anterior, das razões do pedido e dos elementos referidos no n.º2 do mesmo artigo e instruído com:

a) Documentos a que se referem as alíneas a), **f) e g)** do n.º2 do artigo 78.º;
b) Certidão da autorização do Ministro da Marinha, quando necessária;

---
(1) Aditado pelo D/L 55/89, de 22/2
(2) Ver Port. 193/89, de 8/3

c) Documento comprovativo da transferência de propriedade, havendo-a;

d) Título de propriedade segundo o último registo da embarcação.

2- É aplicável o disposto nos n.os 3 a 5 e 7 do artigo 78.º **(prejudicado com a nova redacção deste art.º)**

3. Os documentos que servirem de base ao novo registo são arquivados na repartição marítima juntamente com os referentes ao anterior registo que mantenham validade.

Artigo 84.º
Alteração por simples averbamento

1. A alteração por simples averbamento é feita mediante requerimento em que se identifique o registo a alterar e se indiquem as razões do pedido, instruído com documentos comprovativos dos factos que determinam a alteração.

2. São aplicáveis as disposições dos n.os 3, 5, 6 e 7 do artigo 78.º. **Prejudicado**

Artigo 85.º
Actualização dos documentos da embarcação

Logo que efectuada a reforma ou alteração de registo são apresentados na repartição marítima os documentos da embarcação que necessitem ser substituídos ou simplesmente alterados por averbamento, feito o que são restituídos com o título de propriedade.

Artigo 86.º
Transferência de registo na metrópole

1. A transferência de registo das embarcações de comércio, excepto de tráfego local, na metrópole, carece de autorização do Ministro da Marinha.

2. A transferência de registo das embarcações de tráfego local e de pesca sujeitas a descarregar em determinado porto ou zona carece de autorização do director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

3. A transferência de registo das embarcações não mencionadas nos números anteriores depende de autorização dos chefes das repartições marítimas interessadas.

4. As autorizações referidas nos n.os 1 e 2 são precedidas de pareceres das repartições marítimas interessadas e da D. M. M. e ainda da Junta Nacional da Marinha Mercante, quando se trate de, embarcações de, comércio, ou da Direcção das Pescas e do Domínio Marítimo (D. P. D. M) e Junta Nacional do Fomento das Pescas, quando se trate de embarcações de pesca.

Artigo 87.º
Transferência de registo de embarcações entre a metrópole e o ultramar

1. A transferência de registo de embarcações entre a metrópole e as províncias ultramarinas carece de autorização dos Ministros da Marinha e do Ultramar.

2. A autorização do Ministro da Marinha é concedida quando se concluir, em processo organizado na D. G. S. F.M., que a transferência não é inconveniente para o interesse nacional.

3. É indispensável certidão comprovativa de autorização para o despacho na metrópole de qualquer embarcação a transferir.

Artigo 88.º
Termos da transferência de registo

1. O registo de transferência, na metrópole, é feito nos termos do n.º1 do artigo 78.º, mediante requerimento, apresentado na repartição marítima onde aquele deve ser efectuado, assinado pelo proprietário da embarcação ou pelo seu representante legal ou voluntário, com indicação do registo anterior, das razões do pedido e dos, elementos referidos no n.º2 do mesmo artigo e instruído com:

a) Documentos a que se referem as alíneas a), **f) e g)** do n.º2 do artigo 78.º;
b) Certidão da autorização exigida pelos artigos 86.º ou 87.º, se for caso disso;
c) Documento comprovativo da transferência de propriedade, havendo-a;
d) Título de propriedade segundo o registo anterior da embarcação.

2. É aplicável o disposto nos n.os 3 a 7 do artigo 78**.º Prejudicado**

Artigo 89.º
Actualização dos documentos da embarcação e cancelamento do registo anterior

1. Logo que feito o registo de transferência:

a) São substituídos ou alterados os documentos da embarcação nos termos do artigo 85.º;
b) É comunicado o facto à repartição marítima do registo anterior para cancelamento deste.

2. Depois de actualizados, são apresentados para arquivo na. nova repartição marítima, em fotocópia, que será conferida perante os respectivos originais, os documentos da embarcação não sujeitos a renovação periódica, excepto o título de propriedade e, o passaporte.

Artigo 90.º [1]
Abate de registo

1. O abate de registo de uma embarcação tem lugar por:

a) Demolição;
b) Desmantelamento;
c) Perda por naufrágio;
d) Presunção de perda por falta de notícia há mais de dois anos a contar da saída do porto onde está registada ou das ultimas notícias;
e) Perda de nacionalidade nos termos previstos na lei.

2. A inavegabilidade não é só por si causa de abate do registo.

3. As autoridades consulares portuguesas devem comunicar em cinco dias à D.G.S.F.M. os casos de condenação por inavegabilidade, de desmantelamento, de naufrágio e destroçamento pelo mar ou venda de qualquer embarcação na área da respectiva jurisdição consular, a qual será transmitida pela D.G.S.F.M. à repartição marítima do porto de registo.

[1] Ver D/L 287/83, de 22/6

Artigo 91.º
Condições em que se realiza a demolição ou o desmantelamento

1. A demolição de embarcações depende de autorização da autoridade marítima do porto de registo.
2. O desmantelamento de embarcações é ordenado pela autoridade marítima do porto de registo quando sejam julgadas inavegáveis e insusceptíveis de reparação ou constituam peric,0 ou estorvo à navegação.

Artigo 92.º
Pedido para demolição

1. O pedido para demolição de uma embarcação é feito pelo seu proprietário em requerimento dirigido à autoridade marítima do porto nacional ou ao agente consular português do porto estrangeiro em que aquela se encontre e acompanhado dos papéis de bordo que a embarcação deva possuir.
2. A autoridade a quem for dirigido o requerimento mandará vistoriar a embarcação por dois peritos para avaliar das suas condições de navegabilidade e determinar o seu valor.
3. A autoridade marítima ou o agente consular a quem for requerida a demolição tornará pública, por meio de aviso, a petição para demolição, com indicação do valor da embarcação a demolir.
4. Quando o requerimento for feito a uma autoridade marítima que não seja a do porto de registo ou a um agente consular, o processo, depois de dado cumprimento ao disposto no número anterior, será remetido à repartição marítima do porto de registo para aí prosseguir.

Artigo 93.º
Citação de credores e Interessados

1. A autoridade marítima do porto de registo, logo que recebido o processo ou feita a vistoria referida no artigo anterior faz juntar aos autos certidão dos direitos, ónus ou encargos sobre a embarcação, após o que ordena, em dois dias, a citação dos credores e demais interessados para deduzirem, no prazo de quinze dias a contar da respectiva citação, oposição ao pedido.
2. Os credores inscritos e os, interessados certos são citados por carta registada com aviso de recepção; os incertos, por um editar afixado à porta da repartição marítima e dois anúncios publicados em um dos jornais mais lidos na localidade e na sede da repartição marítima ou do consulado onde tenha sido requerida a demolição, estes e aquele com a dilação de trinta dias.
3. As despesas com as citações devem ser previamente asseguradas pelo requerente, sem o que o processo não prosseguirá.

Artigo 94.º
Oposição e concurso de credores

1. Sendo deduzida qualquer oposição, a autoridade marítima, ouvida a D.M. M., decide, tendo em conta. a vistoria a que se refere o n.º2 do artigo 92.º, se a embarcação deve ou não ser destruída.
2. Julgada improcedente a oposição, ou não a tendo havido, e deferido, depois de ouvida. também a D. M. M. pela autoridade marítima, o pedido para demolição, é notificado o proprietário da embarcação para, no prazo de. quinze dias, depositar o valor da sua

avaliação na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do tribunal da comarca da sede da repartição marítima, sob pena de, se o não fizer o processo ser arquivado.

3. Feito o depósito, o processo é remetido ao tribunal referido no número anterior, a fim de, por apenso aí se processar, nos termos aplicáveis do processo de execução para pagamento de quantia certa, a convocação dos credores, verificação, graduação e pagamento dos seus créditos.

4. Recebido o processo a que se refere o número anterior, a autoridade marítima ordena a demolição no porto onde a embarcação se encontra.

Artigo 95.° [1]
Garantia dos credores nos casos de desmantelamento e equiparados

1. No caso de desmantelamento, é aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto nos artigos 92.°, 93.° e 94.°, mas não é feito o depósito a que se refere o n.° 2 do artigo 94.°, não podendo o proprietário, para garantia dos credores, dispor do conjunto desmantelado dentro do prazo de 30 dias a contar do termo do desmantelamento.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, é equiparada ao desmantelamento a demolição da embarcação de pesca efectuada no âmbito **do Decreto-Lei n.° 189/94, de 5 de Julho, e da Portaria n.° 577/94, de 12 de Julho, por autorização do Ministro do Mar.**

Artigo 96.º
Auto de demolição ou de desmantelamento;
abandono à entidade seguradora

1. Da demolição ou desmantelamento da embarcação é lavrado auto pela autoridade marítima ou agente consular do porto onde se efectuar, que o envia à autoridade marítima do porto de registo, para em face dele proceder ao abate do registo da embarcação.

2. O abate deve reportar-se à data em que terminou a demolição ou desmantelamento.

3. Nos casos de abandono à entidade seguradora, as regras a observar pela repartição marítima constarão de portaria do Ministro da Marinha.

Artigo 97.º
Dispensa de algumas formalidades

Na demolição ou desmantelamento de embarcação desprovidas de propulsão mecânica e de arqueação bruta igual ou inferior a 10 t, proceder-se-á da forma seguinte:

a) São dispensadas as formalidades dos artigos 93.º e 94.º;

b) Não há lugar ao auto a que se refere o artigo anterior, sendo substituído por simples despacho da autoridade marítima o agente consular.

Artigo 98.º
Material flutuante adquirido para desmantelar

1. O material flutuante adquirido no estrangeiro para ser desmantelado e como tal na alfândega não está sujeito a registo como embarcação nem às disposições dos artigos anteriores.

2. O comprador procede imediatamente ao desmantelamento, sob fiscalização da autoridade marítima, mediante licença para ocupar o local onde se realiza a demolição, que será dada pelas autoridades portuárias nas zonas da sua jurisdição.

[1] Redacção dada pelo D/L 26/95, de 8/2

Artigo 99.º
Abate de registo por naufrágio

1. É competente para proceder aos inquéritos necessários ao abate de registo por naufrágio:

a) Havendo protesto de mar a autoridade marítima ou consular que o receba;

b) Não havendo protesto de mar:

1) Havendo sobreviventes a autoridade marítima ou agente consular do local onde desembarquem os náufragos;

2) Não havendo sobreviventes, a autoridade marítima do porto de registo

2. O inquérito a que se procede logo que haja notícia do naufrágio, tem por fim averiguar as causas do sinistro e a identidade dos náufragos, com distinção dos sobreviventes, dos falecidos ou desaparecidos, para o que deve recorrer-se aos meios de prova admitidos por lei, designadamente declarações dos agentes consulares, dos sobreviventes ou dos proprietários e seguradores da embarcação, rol e livros de registo de matricula da tripulação, anotações de embarque e desembarque dos tripulantes e duplicados da lista de passageiros, sendo o resultado das averiguações reduzido a auto, que servirá de base ao abate de registo.

3. Logo que exarar o auto referido no número anterior, a respectiva autoridade:

a) Remete original à autoridade marítima do porto de registo, ficando com uma cópia, ou retém o original no caso de ser esta mesma autoridade, e envia outra cópia à D. M. M.;

b) Remete certidão, ou fotocópia devidamente autenticada, ao agente do Ministério Público da comarca a cuja área pertence a praça de matrícula da embarcação para o efeito de promover, nos termos do Código de Registo Civil, justificação, judicial do óbito dos náufragos cujos cadáveres não foram encontrados ou não foi possível individualizar.

4. A autoridade marítima do porto de registo, em face do original do auto referido no n.º2, promove a abate de registo, reportando-o à data do naufrágio.

Artigo 100.º
Abate de registo por falta de notícias

1. A autoridade marítima do porto de uma embarcação da actual durante dois anos não houver notícias deve oficiosamente ou a requerimento do proprietário, abrir inquérito, para averiguar do seu destino, tornando declarações àquele, aos seguradores, credores conhecido e demais pessoas, ou autoridades que possam informar com utilidade.

2. Continuando desconhecia o destino da embarcação, é afixado à porta da repartição marítima um edital, com dilação de trinta dias, convocando os interessados incertos para, no prazo de quinze dias, trazerem ao processo elementos de prova úteis de que porventura disponham.

3. Expirado o prazo fixado sem que alguém tenha vindo ao processo. ou resultando infrutíferas as novas diligencias feitas, é lavrado auto confirmativo o desaparecimento da embarcação, com base no qual se ordena o abate de registo, reportado à data do encerramento do auto.

Artigo 101.º
Anulação do abate

Se, no caso do artigo anterior, a embarcação reaparecer, a autoridade marítima do porto de registo verifica o facto em auto, após o que declara sem efeito o abate, fazendo no registo o necessário averbamento.

Artigo 102.º [1]
Abate de registo por perda de nacionalidade

A autoridade marítima ou agente consular do porto em que uma embarcação nacional mudar de bandeira, nos termos legais, levanta auto da perda da nacionalidade e envia-o à autoridade marítima do porto de registo, que em face dele promove o abate de registo, reportando à data em que se deu a perda de nacionalidade.

Artigo 103.º [1]
Prazo para a actualidade dos registos

1. Qualquer das providências referidas neste capítulo para actualização dos registos deve ser requerida nos trinta dias imediatos à verificação do facto que a determinar.

2. O incumprimento do disposto no número anterior é punível nos termos da legislação em vigor e determina a realização oficiosa, pela autoridade marítima do porto de registo, da providência adequada, a expensas do proprietário.

3. É título executivo, a remeter ao agente do Ministério Publico da comarca do porto de registo, a certidão passada pelo chefe da repartição marítima comprovativa das despesas efectuadas e da identidade do responsável.

Artigo 104.º [1]
Comunicação dos registos

As repartições marítimas devem comunicar em cinco dias os registos de todas as embarcações de propulsão mecânica e embarcações sem propulsão com arqueação bruta igual ou superior a 10 t e as alterações que lhes sejam feitas as seguintes entidades:

a) D.M.M.;
b) D.P.D.M., no caso de embarcações de pesca;
c) Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações (D.S.E.C.) ou Instituto Hidrográfico (I.H.), quando a embarcação disponha de aparelhagem ou equipamentos cuja fiscalização seja da competência de um destes organismos;
d) Gabinete de Estudos da D.G.S.F.M.;
e) Junta Nacional da Marinha Mercante (J.N.M.M.) ou Junta Nacional do Fomento das Pescas (J.N.F.P.).

Capítulo VI
Identificação das embarcações

Artigo 105.º [2]
Identificação das embarcações

1. As embarcações registadas na metrópole, com excepção das de recreio, são identificadas pela forma seguinte:

a) Embarcações de tráfego local, de pesca, rebocadores, auxiliares ou de propriedade do Estado:
   1) Conjunto de identificação;
   2) Nome;
b) Restantes embarcações:
   1) Número de registo;

---

[1] Ver D/L 150/88, de 28/4
[2] Relativamente às de pesca ver Reg. (CEE) 1381/87

2) Nome.

2. As embarcações auxiliares de pesca que não tenham registo próprio, as redes e aparelhos de pesca são marcados da mesma forma que as embarcações a que pertençam, sem prejuízo de outras marcas que os proprietários entendam dever fazer nas redes e aparelhos.

Artigo 106.º
Conjunto de identificação

1. O conjunto de identificação compõe-se de:
a) Letra ou letras designativas do porto de registo, nos os do quadro n.° 2 anexo a este diploma;
b) Número de registo;
c) Letra ou,1etras indicativas da área em que a embarcação pode operar, no caso de embarcações particulares, ou de que a embarcação propriedade do Estado.

2. O quadro referido no número anterior pode ser alterado por portaria do Ministro da Marinha.

Artigo 107.º
Número de registo

1. O número de registo é o que for atribuído pela autoridade marítima no auto de registo.

2. A atribuição dos números de registo às embarcações de comércio, com excepção das de tráfego local, obedece às seguinte normas:
a) A cada capitania da metrópole será dada, para esse efeito, uma série de números inteiros consecutivos;
b) Dentro de cada série, os números são atribuídos pela ordem natural;
c) Quando uma série esteja terminada, será renovada, antepondo-se a cada número a letra A, depois a letra B quando a numeração de novo estiver esgotada e assim sucessivamente, seguindo-se a ordem do alfabeto;
d) Em todos os casos de cancelamento de um registo o número cancelado não voltará a ser utilizado na própria embarcação ou noutra.

3. As séries a que se refere a alínea a) do número anterior são atribuídas às capitanias dos portos por portaria do Ministro da Marinha.

4. A atribuição dos números de registo às embarcações de tráfego local, de pesca, rebocadores, auxiliares ou propriedade do Estado é feita pela forma seguinte:
a) Os números de registo, em cada repartição marítima. e para cada um dos cinco tipos de, embarcações acima referidos, são os da série natural dos números inteiros a começar em 1;
b) Em todos os casos de cancelamento de um registo o respectivo número não voltará a ser usado em qualquer embarcação do mesmo tipo, salvo quando o cancelamento seja devido a reforma e a embarcação mantenha a mesma classificação.

Artigo 108.º (1) (2)
Letra ou letras indicativas da área de actividade ou da entidade proprietária

1. A letra ou letras da área em que a em que a embarcação pode operar, para embarcações particulares, ou de que a embarcação é propriedade do Estado, são seguintes:

---
(1) Redacção dada pelo D/L 162/88, de 14/5
(2) Redacção dada pelo D/L 249/90, de 1/8

a) Tráfego local----------------TL;
b) Pesca:
1) Local----------------------- L;
2) Costeira--------------------C;
3) Do largo--------------------N;
c) Rebocadores:
1) Locais---------------------RL;
2) Costeiros---------------- RC;
3) Do alto--------------------RA;
d) Auxiliares:
1) Locais-------------------AL;
2) Costeiras---------------AC;
3) Do alto-------------------AA;
e) Estado-----------------------EST.

2. As embarcações utilizadas na pesca de cetáceos usam a letra B em vez da letra indicativa da área em que podem operar.

3[(2)]. [(2)]À excepção das embarcações do Estado, qualquer embarcação de alta velocidade deve usar adicionalmente as iniciais indicativas EAV.

Artigo 109.º
Nome das embarcações

1. Os nomes das embarcações são aprovados por:
a) Ministro da Marinha, para as embarcações de cabotagem e longo curso;
b) Autoridade marítima do porto de registo, para as embarcações de tráfego local ou de pesca local o rebocadores ou embarcações auxiliares de porto, de menos de 10 t de arqueação bruta;
c) D. M. M., para as restantes embarcações.
2. Na aprovação dos nomes deve atender-se ao seguinte:
a) Evitar não só a sua repetição como também designações irreverentes, ridículas ou ridicularizantes;
b) Não permitir os que apenas se distinguem de outros existentes por acrescentamento de um número ordinal ou cardinal, escrito ou não por extenso;
c) Preferir nomes constituídos por uma só palavra;
d) Não autorizar nomes estrangeiros.
3. Relativamente ao disposto na alínea d) do número anterior podem ser autorizados:
a) Nomes em língua latina;
b) Nomes de corpos celeste noutras línguas desde que escritos segundo a ortografia portuguesa;
c) Nomes em línguas usadas no território nacional, que não a portuguesa, desde que seja utilizada a ortografia portuguesa.
d) Nomes próprios e apelidos de origem estrangeira que sejam usados por cidadãos portugueses.
4. Os nomes das embarcações não podem ser alterados senão depois de decorridos cinco anos, a não ser que haja reforma ou transferência de registo da embarcação.

Artigo 110.º
Inscrições a marcar nas embarcações

1. Todas as embarcações, antes do seu registo nas repartições marítimas, devem ter marcadas as inscrições fixadas neste diploma.

[(2)] (Redacção dada pelo D/L 249/90, de 1/8

2-.As inscrições a marcar nas embarcações, nas condições dos artigos seguintes, são:

a) Número de registo ou conjunto de identificação;
b) Nome;
c) Porto de registo;
d) Escalas de calados;
e) Marca de bordo e linhas de carga;
f) Arqueação bruta e líquida.

3. A marca do bordo livre e linhas de carga é usada e marcada de acordo com as disposições das convenções internacionais e legislação nacional em vigor.

4. Além das inscrições referidas no número anterior, autoridades marítimas podem permitir a inscrição de siglas que julguem conveniente manter, para respeitar qualquer tradição regional, desde que não prejudiquem a identificação da embarcação.

Artigo 111.º [1]
Marcação das inscrições

1. As inscrições a marcar nas embarcações obedecem às seguintes normas :

a) Devem ser mantidas de forma permanente e bem legíveis;
b) Devem ser pintadas com cores que contrastem com o fundo onde sejam escritas;
c) As letras e números devem ter uma altura não inferior a um decímetro e uma largura proporcionada.

2. As escalas de calados, além das normas referidas no número anterior, devem obedecer mais às seguintes:

a) são sempre marcadas a estibordo e a bombordo, na roda de proa e no cedeste do leme, graduadas em decímetros, fazendo-se a marcação com números árabes pares de altura igual a um decímetro;
b) Os números são marcados a punção, no caso de embarcações de aço, e são entalhados, nas embarcações de madeira;
c) A parte inferior de cada número corresponde à imersão que ele indica;
d) O zero da escala deve corresponder à parte inferior da quilha, suposta prolongada por uma linha recta;
e) Quando for impossível ou muito difícil a marcação na roda de proa ou no cadaste do leme, a D. M. M. pode autorizar que ela seja feita no costado, o mais próximo possível daquelas posições normais; adicionalmente, em embarcações de grande comprimento, pode ser exigida a marcação de uma escala a meia-nau;
f) Quando as escalas atinjam superfícies curvas, deve a sua marcação efectuar-se pelo transporte da graduação correspondente feita numa régua vertical

Artigo 112.º
Inscrições a usar pelas embarcações de tráfego local que não sejam de passageiros a rebocadores e embarcações auxiliares do porto.

1. As embarcações de tráfego local que não sejam de passageiros e os rebocadores e embarcações auxiliares de porto usam as seguintes inscrições:

a) Conjunto de identificação;
b) Nome.

4. O conjunto de identificação é inscrito nas amuras de ambos os bordos, junto à borda, o nome é inscrito nas mesmas condições do conjunto de identificação, por baixo deste.

---
[1] Ver Reg. (CEE) 1381/87, de 20/5

Artigo 113.º
Inscrições a usar pelas embarcações de navegação costeira e rebocadores e embarcações auxiliares costeiros de arqueação bruta igual ou inferior a 20t.

1. As embarcações de navegação costeira e os rebocadores e embarcações auxiliares costeiros de arqueação bruta igual ou inferior a 20 t. usam as seguintes inscrições:

a) Número de registo, para as de navegação costeira, ou conjunto de identificação, para as restantes;
b) Nome;
c) Porto de registo.

2. O número de registo, ou o conjunto de identificação, é inscrito nas amuras, de ambos os bordos, junto à borda.

3. O nome é inscrito:

a) Nas mesmas condições do número de registo ou conjunto de identificação e por baixo deste;
b) À popa.

4. O porto de registo é inscrito à popa, por baixo do nome.

Artigo 114.º
Inscrições a usar pelas embarcações de pesca local e costeira

1. As embarcações de pesca local e costeira usam as seguintes:

a) Conjunto de identificação;
b) Nome;
c) Porto de registo;
d) Escala de calados.

2. O conjunto de identificação nome e porto de registo são inscritos nas mesmas condições dos n.º 2, 3 e 4 do artigo anterior e as escalas de calados conforme determina o artigo 111.º.

3. As embarcações de pesca local e costeira de arqueação bruta igual ou inferior a 20t têm apenas as inscrições das alíneas a) e b) do n.º1.

4. As embarcações utilizadas na apanha de plantas marinhas com equipamentos de mergulho autónomo e semi-autónomos são pintadas nas obras mortas de cor amarela e têm no costado, a um e outro bordo, as palavras «apanha submarina de algas».

Artigo 115.º [(1)]
Indicações a usar pelas restantes embarcações

1. As embarcações de passageiros de tráfego local, de navegação costeira de arqueação bruta superior a 20 t, de cabotagem e longo curso, de pesca do largo e os rebocadores e embarcações auxiliares costeiros de arqueação bruta superior a 20t e os do alto usam as seguintes inscrições:

a) Número de registo, para embarcações de navegação costeira, cabotagem e longo curso, ou conjunto de identificação, para as restantes
b) As restantes inscrições referidas no n.º2 do artigo 110.º.

2. O Número de registo ou o conjunto de identificação são inscritos no interior da embarcação, em local apropriado, excepto nas embarcações de passageiros de tráfego local e de pesca do largo em que são inscritos nas amuras, de ambos os bardos, junto à borda.

3. O nome é inscrito:

---

(1) Redacção dada pelo D/L 162/88, de 14/5

a) No costado, à proa, junto à borda e de cada lado;
b) À popa.
4. o porto de registo é inscrito à popa, por baixo do nome.
5. A arqueação bruta e líquida é inscrita no vau mestre ou noutro local apropriado designado pelo perito arqueador e indicado no certificado de arqueação.
6. As dificuldades que possam surgir na marcação das inscrições nos termos deste artigo são resolvidas, caso por caso, pela D. M. M..

Artigo 116.º
Embarcações de vela

As embarcações de tráfego local e auxiliares locais e as de navegação costeira, de pesca ou auxiliares costeiras, de arqueação bruta igual ou inferior a 20 t, quando sejam de vela, devem ter marcado nas velas o número de registo ou o conjunto de identificação, conforme os casos.

Artigo 117.º
Penalidades pelo não cumprimento das disposições relativas às inscrições a fazer nas embarcações

1. O comandante, mestre, arrais ou patrão que não mantenha as inscrições feitas na embarcação nas condições legalmente determinadas incorre nas multas previstas para as infracções às disposições sobre segurança da navegação, sendo a embarcação apreendida até serem corrigidas as insuficiências ou Irregularidades.
2. Não são abrangidas pelo disposto nos números anteriores as pessoas que alterem as marcas de uma embarcação:
a) Para escapar ao inimigo ou por outros motivos de força maior, devidamente comprovados perante a autoridade marítima;
b) Em consequência de trabalhos na estrutura da embarcação que obriguem, de facto, a essas modificações, enquanto durarem esses trabalhos.

Artigo 118.º
Embarcações que podem ser isentas de marcar as inscrições

1. As embarcações de pilotos e as de propriedade do .Estado que não se destinem ao transporte de carga ou passageiros nem necessitem de passaporte e ainda todas as embarcações isentas de registo estão dispensadas das prescrições dos artigos 112.º a 116.º.
2. O Ministro da Marinha poderá autorizar a dispensa de algumas das prescrições dos artigos 112.º a 116.º.

Capítulo VII
Bandeira e papeis de bordo

Artigo 119.º
Meios de prova da nacionalidade das embarcações

1. Os meios de prova tanto da nacionalidade das embarcações, não pertencentes à Armada, e da carga como do destino e regularidade da viagem, quer em águas nacionais ou estrangeiras, quer no alto mar, são:
a) A bandeira;
b) Os papeis de bordo.

2. A nacionalidade da embarcação não implica a da carga, quando esta não seja devidamente provada.

3. São indispensáveis para prova da nacionalidade das embarcações, podendo na sua falta resultar ser a embarcação considerada boa presa:

a) Título de propriedade;

b) Passaporte de embarcação, quando exigido pelo direito internacional;

c) Rol de matrícula.

4. As embarcações de recreio ficam sujeitas ao disposto neste capítulo, sem prejuízo do que constar da respectiva legislação.

Artigo 120.º (*) (2)
Uso da bandeira da nacionalidade e de outras bandeiras e distintivos

1. Sem prejuízo do preceituado no C. P. D. M. M., as embarcações têm direito ao uso da bandeira como indicação da sua nacionalidade, nas seguintes condições:

a)*Da bandeira portuguesa, se estiverem registados numa repartição marítima ou, sendo de recreio, nos termos estabelecidos em diploma especial;

b)*Da bandeira de Estado membro da União Europeia ou do espaço económico europeu ou de pais terceiro, na medida em que tal direito lhes seja conferido pela ordem jurídica desse pais, nomeadamente em virtude de registo, e desde que possuam documentação que o comprove, a qual devem apresentar às autoridades marítimas nacionais sempre que estas exigirem

Artigo 121.º
Papéis de bordo

1. São papéis de bordo os seguintes documentos:

a) Título de propriedade;

b) Passaporte de embarcação;

c) Rol de matrícula;

d) Certificado de navegabilidade;

e) Certificados de segurança da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (C. I. S. V. H. M.)

f) Certificado internacional das linhas de carga ou certificado das linhas de água carregada;

g) Impresso para informação das condições em que foi feito o carregamento;

h) (Revogado pelo artº 22 do Dec-Lei n.º191/98 de 10 de Julho*);*

i) Certificados e outros documentos do Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações (R. S. R. E.);

j) Certificados e outros documentos do R. I. M.;

l) Certificado de prova dos aparelhos de carga e descarga;

m) Certificado de compensação de agulhas;

n) Diário da navegação;

o) Diário das máquinas;

p) Certificado de arqueação;

q) Lista de passageiros;

r) Certificado de lotação de passageiros;

s) Livro de registo de óleos;

t) Desembaraço da autoridade marítima;

u) Alvará de saída;

v) Desembaraço da autoridade sanitária;

(*) Redacção dada pelo D/L 208/00, de 2/9

(2) Ver D/L 150/87, de 30/3

x) Outros documentos exigidos por lei, nomeadamente:

1) Conhecimentos e fretamentos;

2) Manifesto de carga.

2. As embarcações de pesca necessitam ainda de:

a) Licença de pesca;

b) Certificado de características das redes, quando aplicável.

3. Todas as embarcações devem ter a bordo exemplares dos seguintes diplomas legais:

a) C. C. e Regulamento do Registo Comercial (R. R. C.);

b) C. P. D. M. M.;

c) R. I. M.;

d) C. I. S., da edição, em vigor, do Ministério da Marinha;

e) Regulamento Geral das Capitanias (.R. G. C.).

4. Não carecem de possuir os diplomas referidos no número anterior as embarcações seguintes:

a) De tráfego e pesca locais e de navegação costeira nacional de, arqueação bruta inferior a 20 t, todos eles;

b) De pesca costeira, todos, com excepção do C. I. S. para as de arrasto;

c) Rebocadores o embarcações auxiliares locais e costeiros, todos, com excepção do C. I. S.

5. As embarcações de propriedade do Estado, com excepção das pertencentes à Armada e sem prejuízo do estabelecido no n.º7 deste artigo e no R. I. M., têm os mesmos papéis de bordo e diplomas legais que as embarcações particulares de igual classificação.

6. São dispensados os papéis de bordo relativos a passageiros e carga, quando esta e aqueles não tenham sido embarcados.

7. O Ministro da Marinha, por portaria, pode:

a) Estabelecer a obrigatoriedade da existência a bordo de outros documentos ou eliminar algum ou alguns dos indicados neste capítulo para todas as embarcações ou para determinados tipos, desde que não sejam exigidos por acordos internacionais a que Portugal tenha aderido ou por legislação própria;

b) Isentar as embarcações do Estado de possuírem algum ou alguns dos documentos referidos no n.º5.

Artigo 122.º
Título de propriedade

1. Título de propriedade é o certificado do registo de propriedade da embarcação.

2. O título de propriedade é emitido nos seguintes casos:

a) Primeiro registo definitivo;

b) Reforma de registo;

c) Transferência de registo.

3. Nos casos de alterações de registo por simples averbamento são também averbadas essas alterações ao título de- propriedade.

4. Do título de propriedade devem constar os seguintes elementos:

a) Nome do proprietário ou proprietários;

b) Número de registo ou conjunto de identificação;

c) Nome da embarcação;

d) Classificação da embarcação;

c) Arqueação e dimensões de sinal;

f) Distintivo visual e radiotelegráfico (indicativo de chamada), se a embarcação o tiver;

g) Sistema de propulsão, devidamente identificado, e, tratando-se de veleiros, designação do aparelho respectivo

5. O modelo do título de propriedade será fixado portaria do Ministro da Marinha.

6. No caso de extravio ou inutilização do título de propriedade, deve ser passada com ressalva, segunda via, a requerimento do proprietário, o qual deve assinar termo de responsabilidade na repartição marítima do porto de registo.

7. Só podem extrair-se certidões, públicas-formas ou fotocópias do título de propriedade para fins admitidos por lei, devendo nelas consignar-se que só são válidas para os fins a que se destinam.

Artigo 123.º [1]
Passaporte de embarcação

1. Passaporte de embarcação é o documento passado pela D. G. S. F. M. e assinado pelo respectivo director-geral, que certifica a nacionalidade portuguesa de uma embarcação que se destine a viagens internacionais.

2. O modelo de passaporte e as necessárias disposições relativas à sua emissão, nomeadamente as importâncias a cobrar, são fixadas em portaria do Ministro da Marinha.

3. São dispensadas de passaporte, excepto se eventualmente forem autorizadas a fazer viagens a portos estrangeiros, as embarcações seguintes:

a) De tráfego local;
b) De navegação costeira nacional;
c) De pesca local;
d) De pesca costeira, excepto de arrasto costeira;
e) Rebocadores e embarcações auxiliares locais;
f) Rebocadores e embarcações auxiliares costeiros.

Artigo 124.º
Concessão de passaporte

1. O proprietário de uma embarcação, depois de recebido o título de propriedade e satisfeito o disposto no n.º 3 do artigo 72.º, deve apresentar o referido título na D. G. S. F. M., se a embarcação necessitar de passaporte, a fim de este lhe ser concedido.

2. O passaporte das embarcações do Estado, uma vez obtido o título de propriedade, é requerido pelo serviço interessado na D. G. S. F. M., quando seja necessário em razão da área onde a embarcação vai exercer a sua actividade.

Artigo 125.º
Reforma de passaporte

O passaporte é reformado quando:

a) Se inutilize ou se torne ilegível;
b) Seja feito novo registo;
c) Seja alterada a arqueação em termos de obrigar a imposto de selo mais elevado;
d) Haja mudança de nome da embarcação;
e) Não possa conter mais anotações.

Artigo 126.º [2]
Passaporte provisório

1. Carece de passaporte provisório, válido apenas para a viagem do porto de aquisição ou construção para o de venda ou de registo, excepto se ela se realizar dentro

[1] Ver D/L 296/78, de 27/9
[2] Ver Port. 239/74, de 2/4

das áreas de navegação costeira nacional, a embarcação que, não tendo passaporte nacional, for:

a) Adquirida ou construída no estrangeiro;

b) Adquirida ou construída na metrópole para ser vendida ou registada noutro porto da metrópole ou das províncias ultramarinas.

2. O passaporte provisório é passado pela:

a) Autoridade consular portuguesa, no caso da alínea a) do n.º1;

b) Capitania do porto onde a embarcação foi construída ou adquirida, no caso da alínea b) do n.º1.

3. É condição indispensável para se emitir o passaporte provisório que a embarcação tenha sido identificada e arqueada segundo a legislação em vigor e vistoriada para se apurar que está em condições de empreender a viagem.

Artigo 127.º [(5)]
Rol de matrícula

1. O rol de matrícula de uma embarcação é a relação nominal oficial de todos os indivíduos que constituem a sua tripulação.

2. O rol de matrícula é elaborado pelas autoridades marítimas nos termos das disposições do R. I. M..

3. São dispensadas do rol de matrícula:

a) As embarcações pertencentes ao Estado, nos termos previstos no R. I. M.;

b) As embarcações de tráfego local que pelos respectivos regulamentos dele estejam isentas.

Artigo 128.º [(*)]
Certificado de navegabilidade

1. O certificado de navegabilidade é o documento passado de acordo com as disposições da legislação nacional sobre segurança da navegação e sua fiscalização que prova terem as embarcações as condições necessárias para navegar.

*2. O certificado de navegabilidade é dispensado para as embarcações de comércio abaixo indicadas, desde que providos dos certificados de segurança passados nos termos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (CISVHM):

*a) Embarcações de passageiros;

*b) Embarcações de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 t.

3. Do certificado de navegabilidade das embarcações de tráfego local e rebocadores e embarcações auxiliares locais ou costeiros deve constar a lotação de tripulantes e, quando for caso disso, a lotação de passageiros.

4. São dispensadas do certificado referido no n.º1 as embarcações de:

a) Pesca local;

b) Pesca costeira, desprovidas de propulsão mecânica.

Artigo 129.º
Certificados de navegabilidade provisórios e especiais

1. Sem prejuízo das disposições impostas por convenções internacionais em vigor, as autoridades consulares portuguesas podem, depois de se verificar, mediante vistoria, que satisfazem às condições indispensáveis para a viagem, passar certificados de navegabilidade provisórios às embarcações:

[(5)] Ver D/L 280/01, de 23/10

[(*)] Redacção dada pelo D/L 284/88, de 12/8

a) Adquiridas ou construídas no estrangeiro, para a sua viagem até ao porto onde façam o seu registo;
b) Que se encontrem no estrangeiro e estejam impossibilitadas de renovar o seu certificado de navegabilidade dentro do prazo de validade indicado.

2. Aos certificados referidos no número anterior deve ser apensa a certidão do termo de vistoria, e os que forem passados para os efeitos da alínea b) não poderão ter validade superior a noventa dias a contar da data da vistoria.

3. Sem Prejuízo das disposições impostas por convenções internacionais em vigor, os capitães de portos ou as autoridades consulares portuguesas, conforme os casos, podem conceder certificados de navegabilidade especiais às embarcações para uma determinada viagem, depois de vistoria que prove estar a embarcação em condições de realizar a viagem.

4. As embarcações de tráfego local que não sejam de passageiros e de pesca local que tenham de ir reparar a um porto diferente do de registo devem munir-se de certificado de navegabilidade especial.

5. Os certificados de navegabilidade definitivos, provisórios e especiais, são de modelo aprovado por portaria do Ministro da Marinha.

Artigo 130.º
Certificados de segurança da C. I. S. V. H. M.

1- Os certificados de segurança da C. I. S. V. H. M. são:
a) De navio de passageiros;
b) De construção de navio de carga;
c) Do equipamento de navio de carga;
d) Da radiotelefonia de navio de carga;
r) Da radiotelegrafia de navio de carga;
f) De navio nuclear de passageiros;
g) De navio nuclear de carga;
h) Certificado de dispensa.

2. Os certificados referidos no número anterior são passados, nos termos e nas condições previstas na referida Convenção, às embarcações abrangidas pelas disposições da mesma Convenção e da respectiva lei que a integrou em direito interno.

3. São dispensadas dos certificados referidos neste artigo as embarcações:
a) De tráfego local;
b) De pesca;
c) Desprovidas de propulsão mecânica;
d) De carga de menos de 500 t de arqueação bruta;
e) De recreio;
f) De madeira, de construção primitiva;
g) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros.

Artigo 131.º [1]
Certificados Internacionais das linhas de carga
e de isenção do bordo livro

1. O certificado internacional das linhas de carga é o documento passado às embarcações que tenham sido vistoriadas e marcadas nos termos das convenções internacionais sobre a matéria.

[1] Sobre este assunto consultar D/L 189/98, de 10/7, Dec. 49/99, de 11/11

2. Às embarcações sujeitas às convenções internacionais referidas no número anterior a que, ao abri-o das mesmas convenções, seja concedida determinada isenção será passado um certificado internacional de isenção do bordo livre.

3. São dispensadas dos certificados referidos neste artigo as embarcações seguintes:

a) Embarcações novas de comprimento inferior a 24 m;

b) Embarcações existentes com arqueação bruta inferior a 150 t;

c) Embarcações de pesca;

d) Embarcações de recreio;

c) Outras embarcações isentas pela D. G. S. F. M.

Artigo 132.º
Certificado das linhas de água carregada

1. O certificado das linhas de água carregada é o documento passado às embarcações que tenham sido vistoriadas e marcadas nos termos das disposições legais sobre linhas de carga nacionais.

2. São dispensadas do certificado referido no número anterior as embarcações seguintes:

a) Sujeitas aos certificados internacionais referidos no artigo anterior;

b) De carga pertencentes ao tráfego local ou à navegação costeira nacional, de tonelagem bruta não superior a 50 t;

c) De pesca local ou costeira;

d) Rebocadores e embarcações auxiliares, desde que não sejam empregados no transporte de carga;

e) De recreio;

f) De pilotos;

g) Outras embarcações isentas por portaria do Ministro da Marinha.

Artigo 133.º
Impresso para Informação das condições em que foi feito o carregamento

1. O impresso para informação das condições em que foi feito o carregamento é um documento das embarcações de comércio contendo as indicações relativas ao carregamento prescritas em diploma próprio.

2. São dispensadas do impresso referido no número anterior as embarcações de tráfego local de navegação costeira nacional.

3. Ao impresso referido neste artigo aplicam-se as disposições constantes da legislação sobre linhas de carga nacionais.

Artigo 134.º
Certificado de inspecção dos meios de salvação
(Revogado pelo art.º 22 do Dec-Lei n.º191/98 de 10 de Julho)

Artigo 135.º
Certificados a outros documentos do R. S. R. E.
(Revogado pelo Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de Julho)

Artigo 136.º
Certificados e outros documentos do R. I. M.

1. Os certificados e outros documentos que, pelo R.I.M.
devem existir a bordo são, além do rol de matrícula:

a) Cédulas marítimas do pessoal da tripulação;

b) Licenças para embarque de indivíduos não classificados como marítimos que, a título transitório, tenham de exercer a bordo determinadas funções;

c) Certificado de lotação para a tripulação.

2. Os certificados e outros documentos referidos neste artigo estão sujeitos às disposições do Regulamento referido no número anterior.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 128.º, sair dispensadas do certificado de lotação para a tripulação as embarcações seguintes:

a) De tráfego local;

b) De pesca local;

c) De pesca costeira, desprovida, de propulsão mecânica;

d) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros.

Artigo 137.º
Certificado de prova dos aparelhos de carga e descarga
(Redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 162/88 de 14 de Maio)

1. O certificado de prova dos aparelhos de carga o descarga é o documento passado às embarcações que tenham sido consideradas por vistoria nas condições exigidas pela legislação em vigor.

2. São dispensadas do certificado referido no número anterior as embarcações seguintes:

a) De tráfego local;

b) De pesca, com excepção das de pesca do largo;

c) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros;

d) Quaisquer outras embarcações que não possuam aparelhos de carga e descarga.

Artigo 138.º
Certificado de compensação de agulhas

O certificado de compensação de agulhas é o documento passado, nos termos do Regulamento do Serviço de Cartas, Publicações e Instrumentos Náuticos de que devem ser Munidas as Embarcações Mercantes, de Pesca e de Recreio, às embarcações cujas agulhas magnéticas tenham sido vistoriadas e compensadas de acordo com o mesmo Regulamento.

Artigo 139.º
Diário da navegação

1. O diário da navegação é o livro de bordo onde se registam obrigatoriamente todos os elementos e fachos respeitantes à navegação da. embarcação, bem como outros elementos, factos e ocorrências que, pela sua importância ou por determinação legal, nele devam ser registados.

2. Não carecem de diário diário navegação as embarcações seguintes:

a) De tráfego local;

b) De navegação costeira nacional, quando tenham arqueação bruta inferior a 20 t;

c) De pesca local e costeira;

d) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros, quando a sua actividade estiver obrigatoriamente limitada às áreas que correspondem à navegação costeira nacional.

3. Em embarcações cuja navegação seja controlada e registada por computadores pode a D.G. S. F. M. autorizar que o diário da navegação seja substituído por esse registo.

Artigo 140.º
Diário de máquinas

1. O diário das máquinas é o livro de bordo onde se registam obrigatoriamente todos os elementos e factos relativos ao funcionamento do aparelho de propulsão e respectivos auxiliares, bem corno outros elementos, factos e ocorrências a eles respeitantes que, pela sua importância ou por determinação legal, devam ser registados.

2. Não carecem de diário das máquinas as embarcações referidas no n.º2 do artigo anterior.

3. Em embarcações cujo funcionamento é controlado e registado por computadores pode a D. M. M. autorizar que o diário das, máquinas seja substituído por esse registo.

Artigo 141.º [1]
Certificado de arqueação

1. O certificado de arqueação é o documento comprovativo de que a embarcação foi arqueada nos termos da legislação em vigor e onde se indicam os valores dessa arqueação.

2. O certificado de arqueação é passado nos termos do disposto no artigo 69.º.

Artigo 142.º
Lista de passageiros

1. A lista de passageiros é a relação nominal oficial de todos os indivíduos que, em cada viagem, embarquem como passageiros.

2. São dispensadas da lista referida no número anterior as embarcações de passageiros pertencentes ao tráfego local.

Artigo 143.º
Lotação de passageiros

1. A lotação de passageiros é o documento passado às embarcações de passageiros no qual se certifica o número de indivíduos que a embarcaste pode transportar como passageiros.

2. As embarcações de passageiros de tráfego local são dispensadas do documento referido neste artigo, sem prejuízo do disposto no n.º3 do artigo 128.º, mas a lotação de passageiros deve ser afixada em local bem visível da embarcação.

Artigo 144.º
Livro de registo de óleos
Ver Port. 829/84, de 26/10

1. O livro de registo de óleos que as embarcações mercantes nacionais devem possuir a bordo é de modelo a aprovar por portaria do Ministro da Marinha e é escriturado quando se verificar qualquer dos seguintes casos:

a) Nas embarcações-tanques:

---

[1] Ver D/L 189/98, de 10/7; Dec. 49/99, de 11/11;

1) Lastro e descarga de águas de lastro dos tanques de carga;
2) Limpeza dos tanques de carga;
3) Decantação nos tanques de resíduos e descarga da Água;
4) Descarga de resíduos oleosos dos tanques de resíduos e de outras origens;
5) Descarga ou fuga acidental de óleos;

b) Nas outras embarcações:
1) Lastro ou limpeza, durante a viagem, dos tanques de combustível;
2) Descarga de resíduos oleosos dos tanques de combustível ou de outras origens;
3) Descarga ou fuga acidental de óleo.

2. Salvo no caso de embarcações rebocadas sem tripulação, o livro de registo de óleos será conservado a bordo da embarcação a que respeita para ser inspeccionado sempre que necessário, e aí deve ser mantido por um período de dois anos a partir da data do último registo.

3. Cada uma das operações descritas no n.° l será imediata e completamente registada no livro, de modo que dele constem todos os aspectos referentes à operação e cada página deve ser assinada pelo oficial ou oficiais responsáveis e pelo comandante.

4. Não carecem do livro referido neste artigo as embarcações:
a) De tráfego local;
b) De pesca local e costeira;
c) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros;
d) Embarcações-tanques com arqueação bruta inferior a 150 t e as outras embarcações com arqueação bruta inferior a 500 t.

Artigo 145.º
Desembaraço da autoridade marítima

(Redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 162/88 de 14 de Maio)

Ver D/L 325/73, de 2/7

1. O desembaraço da autoridade marítima é o documento em que a autoridade marítima certifica que a embarcação destinada a seguir viagem está em condições de partir sem risco de vidas, possuindo a necessária segurança, e, além disso, que:
a) Possui o desembaraço da autoridade sanitária, se dele carecer;
b) Possui o alvará de saída, se dele carecer;
c) Possui toda a documentação em ordem;
d) Satisfez as despesas de pilotagem o quaisquer outras devidas ao Estado;
e) Possui o exemplar do C. I. S. o está provida dos meios necessários para a emissão de sinais visuais e acústicos mencionados no mesmo Código.

2. Estão isentas de desembaraço da autoridade marítima as embarcações:
a) De tráfego local;
b) De pesca, com excepção das de pesca do largo;
c) Rebocadores e embarcações auxiliares locais ou costeiros.

3. O desembaraço de Autoridade marítima para embarcações desprovidas de propulsão no exercício da actividade de cabotagem, longo curso ou do alto depende de autorização do Ministro da Marinha para o exercício de tal actividade.

4. Quando qualquer auto ,por infracção a este Regulamento ou outros regulamentos aplicáveis na área de jurisdição marítima estiver pendente de fixação de multa, o capitão do porto, oficiosamente ou a solicitação de outra autoridade, poderá não permitir o desembaraço da embarcação de cuja tripulação faça parte o presumível infractor sem que seja prestada garantia bancária ou qual quer outra garantia ou caução julgada idónea pelo pagamento do máximo da multa, adicionais e prováveis indemnizações, que possam ser considerados créditos de, Estado.

Artigo 146.º

Alvará de saída
(Redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 162/88 de 14 de Maio)

1. O alvará de saída é o documento passado às embarcações sujeitas a desembaraço fiscal, nos termos da legislação aduaneira.

2. São dispensadas de alvará de saída as embarcações:

a) De tráfego local;
b) De pesca local e costeira;
c) De pesca do largo;
d) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros.

Artigo 147.º
Desembaraço da autoridade sanitária
(Redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 162/88 de 14 de Maio)

1. O desembaraço da. autoridade sanitária é o documento passado às embarcações nos termos da legislação sanitária.

2. São dispensadas do documento referido no número anterior as embarcações:

a) De tráfego local;
b) De pesca local e costeira;
c) De pesca do largo, quando não se destinem a porto estrangeiro;
d) Rebocadores e embarcações auxiliares locais e costeiros;
e) Rebocadores e embarcações auxiliares dó alto, quando não se destinem a porto estrangeiro.

Artigo 148.º
Conhecimentos e fretamentos; manifesto de carga

1. Os conhecimentos, fretamentos e manifesto de carga são os documentos com essa designação previstos na lei comercial e disposições alfandegárias.

2. Estão dispensadas dos documentos referidos neste artigo as embarcações de tráfego local e dos conhecimentos e manifesto de carga; as de pesca e os rebocadores e embarcações auxiliares.

Artigo 149.º
Guarda dos papéis de bordo

Os papéis de bordo estão na posse do comandante, mestre, arrais ou patrão da embarcação, que é o responsável pela sua segurança e conservação, salvo os que, por determinações legais ou por necessidade de registo ou utilização, devam permanecer noutros locais da embarcação.

Artigo 150.º
Apresentação dos papéis de bordo

1. O comandante, mestre, arrais ou patrão de uma embarcação nacional é obrigado a apresentar os papéis de bordo sempre que lhe forem exigidos por autoridade marítima ou pelos comandantes de navios da Armada e ainda quando tenha que provar a nacionalidade da sua embarcação perante as competentes autoridades estrangeiras.

2. No caso de falta, desactualização, negligência na escrituração ou falsificação de algum ou alguns dos papéis de bordo, é levantado o respectivo auto o remetido à autoridade marítima da área em que se verificou o facto; se a infracção se verificar com a embarcação em viagem, o comandante, mestre, arrais ou patrão é notificado para legalizar

os papéis de bordo no primeiro porto de escala em que o puder fazer e para comparecer, no prazo que lho for marcado, na repartição marítima para onde o auto é remetido.

3. As embarcações estrangeiras são obrigadas a apresentar os papéis de bordo sempre que lhes sejam exigidos pela competente autoridade marítima ou pelos comandantes dos navios da Armada.

Artigo 151.º
Papéis a apresentar à chegada a um porto

1. O comandante, mestre, arrais ou patrão de uma embarcação nacional que entre em porto nacional ou estrangeiro é obrigado a apresentar na repartição marítima ou consulado respectivos, dentro do prazo de vinte e quatro horas a contar da hora a que fundeou, amarrou ou atracou, por si, por um oficial ou pelos agentes ou consignatários, os seguintes papéis de bordo, salvo os que a embarcação não deva possuir:

a) Título de propriedade;
b) Passaporte de embarcação;
c) Rol de matrícula;
d) Lista de passageiros;
e) Certificado de navegabilidade ou certificados de segurança;
f) Certificados internacionais de linhas de carga ou de isenção do bordo livre ou das linhas de água carregada.

2. É ainda, obrigado, quando entrado em porto nacional e nas mesmas condições do número anterior, a apresentar na repartição marítima o diário da navegação, a fim de a autoridade marítima proceder nos termos do C. C..

3. O disposto neste artigo não é aplicável às seguintes embarcações:

a) De tráfego local;
b) De pesca local e costeira;
c) Rebocadores o embarcações auxiliarei locais ou costeiros.

Artigo 152.º
Penalidades aplicáveis a Irregularidades relativas a papéis de bordo

As transgressões às disposições relativas a papéis de bordo que não sejam puníveis nos termos do C. P. D.M. M. são punidas de acordo com o estabelecido por portaria do Ministro da Marinha.

Artigo 153.º
Legalização dos livros de bordo

Os livros de bordo são numerados e legalizados por meio de termos de abertura e de encerramento e rubrica de todas as suas folhas pelo chefe de uma repartição marítima ou por funcionário qualificado em quem delegar.

Artigo 154.º
Papéis de bordo retidos numa repartição marítima

Quaisquer livros ou outros documentos de embarcações nacionais ou documentação de marítimos que tiverem de ficar retidos numa repartição marítima por motivo de serviço

são substituídos por uma declaração comprovativa do facto, assinada pela autoridade marítima e autenticada com o selo branco da repartição, da qual conste o seu prazo de validade.

Capítulo VIII
Segurança das embarcações e da navegação

Artigo 155.º
Responsabilidade da segurança das embarcações e das pessoas e cargas nelas embarcadas

1. Para garantir a segurança das embarcações e das pessoas e, cargas nelas embarcadas o Estado fiscaliza, na medida em que o julgue necessário, a construção, modificação ou utilização das embarcações.

2. A fiscalização a que se refere o número anterior incumbe:

a) D.G.S.F.M., relativamente às embarcações a que é aplicável a C.I.S.V.H.M., nas condições do Decreto-Lei n.º 48.257, de 21 de Fevereiro de 1968, e a Convenção Internacional das Linhas de Carga (C.I.L.C.);

b) À mesma Direcção-Geral, quanto às restantes embarcações não pertencentes à Armada ou à marinha de recreio, desde que:

1) Estejam ou venham a ser registadas em portos metropolitanos;

2) Estejam sendo construídos ou modificadas em estaleiros metropolitanos.

3. Para os efeitos a que se refere este artigo, a D.G.S.F.M. pode recorrer, sem alienação da responsabilidade que lhe compete, ao auxílio de sociedades de classificação reconhecidas pelo Governo Português, designadamente quando se trate de embarcações em construção ou. modificação em estaleiros estrangeiros.

4. A fiscalização da segurança das embarcações de recreio e das pessoas nelas embarcadas é Garantida pelos organismos designados na legislação especial sobre a matéria, que, quando necessário, podem requerer o auxílio técnico da D.G.S.F.M.

5. A verificação e fiscalização das condições de segurança das embarcações é, normalmente, feita por meios de vistorias, conforme o disposto neste diploma, após as quais a D.G.S.F.M. passa os certificados o outros documentos exigíveis a cada embarcação, consoante as suas características e a actividade a que se destina ou está exercendo.

6. A inobservância das disposições estabelecidas em convenções internacionais e nas leis e regulamentos nacionais relativos a segurança da navegação é punida nos termos do C. P. D. M. M. e demais legislação aplicável e é causa de responsabilidade civil nos termos gerais.

Artigo 156.º [(1)]
Organismos que passam as vistorias

1. As vistorias referidas no artigo anterior são passadas pelos organismos centrais da D. G. S. F. M. e pelas repartições marítimas, devendo realizar-se, sem prejuízo da segurança das embarcações, por modo a afectar o menos possível os interesses dos proprietários.

2. Os organismos centrais a que se refere o número anterior são os seguintes:

a) D. M. M.;

b) D. S. E. C.;

c) Direcção do Serviço de Navegação (I. H.);

d) D. P. D. M.

---

(1) Ver D/L 287/83, de 22/6; 150/88, de 28/4 e 331/98, de 3/11

3. Compete ao inspector das construções navais mercantes coordenar todos os assuntos que respeitam a vistorias.

4. Nas vistorias a passar pelas repartições marítimas, os capitães de portos, além da competência que lhes é conferida pela alínea n) do n.º1 do artigo 10.º quanto à presidência de vistorias e à nomeação ou requisição de peritos, podem delegar:

a) Nos delegados marítimos que lhes estão subordina dos:

1) A presidência de vistorias em embarcações e seus pertences e em aparelhos de pesca, nos casos de reduzida importância e interesse local;

2) A nomeação de peritos nos casos em que sejam suficientes os profissionais inscritos marítimos da respectiva delegação marítima;

b) Nos cabos-de-mar seus subordinados a execução de vistorias em pequenas embarcações de pesca e tráfego locais, seus pertences e aparelhos, quando de reduzido valor, nomeando estes o perito ou peritos, por parte da repartição marítima, entre os profissionais inscritos marítimos residentes na área de jurisdição da capitania, presidindo ao acto e lavrando o respectivo auto.

Artigo 157.º
Espécies de vistorias

As vistorias são das espécies seguintes:

a) Vistorias de construção;

b) Vistorias de registo;

c) Vistorias de manutenção;

d) Vistorias suplementares.

Artigo 158.º
Vistorias de construção

1. As vistorias de construção são da competência dos organismos centrais da D. G. S. F. M. e têm lugar durante os trabalhos de construção ou modificarão das embarcações ou seguidamente à conclusão desses trabalhos, ou quando da aquisição de uma embarcação.

2. As vistorias a que se refere o número anterior são definidas por portaria do Ministro da Marinha, sem prejuízo do que em tal matéria está estabelecido na C. I. S. V. H. M e na C. I. L. C.

3. Para embarcações de pequeno porte, com características a fixar por portaria do Ministro da Marinha, podem as citadas vistorias ser realizadas pelas repartições marítimas.

4. No caso de construções ou modificações realizadas no estrangeiro pode a D. G. S. F. M. delegar a fiscalização numa sociedade de classificação reconhecida pelo Governo Português que disponha de técnicos idóneos no local dos estaleiros ou que para ali se possam deslocar com facilidade.

5. Nas vistorias de construção devem verificar-se as alterações, modificações e instalações para fins de defesa de que trata o artigo 53.º.

6. A eficácia da autorização ministerial para aquisição de uma embarcação mercante fica sempre condicionada pela verificação, através da vistoria referida no n.º1, de que a embarcação corresponde às indicações, dadas pelo proprietário, que fundamentaram a autorização e satisfaz tecnicamente às condições prescritas na legislação em vigor.

Artigo 159º
Vistorias de registo

1. As vistorias de registo, em portos nacionais, são da competência das repartições marítimas e têm lugar:

a) Antes do primeiro registo, definitivo ou provisório;

b) Quando se verifique uma reforma de registo por motivo de alteração da classificação da embarcação;
c) Quando se trate de transferência de registo das repartições marítimas das províncias ultramarinas para a da metrópole.

2. A vistoria de registo é feita mediante requerimento do proprietário, dirigido à autoridade marítima do porto de registo e instruído com certidões das vistorias de construção e outras exigidas por lei, salvo no caso de os respectivos termos terem sido lavrados pela autoridade destinatária do requerimento, em que bastará simples menção desse facto.

3. A vistoria efectua-se em dia e hora designados pela autoridade marítima, de preferência de acordo com o proprietário, e do resultado da mesma vistoria é lavrado termo e passada certidão, quando requisitada.

4. Nos relatórios da vistoria de registo deve declarar-se:
a) Que as inscrições da embarcação estão de acordo com o que é disposto no capítulo VI do presente diploma;
b) Que a embarcação corresponde às indicações, dadas pelo proprietário, que fundamentaram a autorização;
c) O estado do casco, mastreação e seu aparelho, aparelho propulsor, máquinas auxiliares e alojamentos do pessoal;
d) As condições de segurança da embarcação;
e) Se foram seguidos os planos aprovados pela D. M. M. designadamente os relativos às exigências para fins de defesa, quando for caso disso, e respeitadas as indicações constantes das informações da mesma Direcção e da D. P. D. M. relativas às actividades de pesca;
f) Se a embarcação satisfaz tecnicamente às disposições legais relativas à aquisição, construção ou modificação de embarcações;
g) O estado das instalações destinadas à arrecadação e conservação do peixe e seus subprodutos, isco e engodo, quando se trate de embarcações de pesca;
h) As lotações para a tripulação e de passageiro quando for caso disso;
i) Outros elementos respeitantes às condições de segurança da embarcação, consumo, duração e resistência das máquinas principais e auxiliares.

5. São dispensadas de vistoria de registo as embarcações sem motor de arqueação bruta igual ou inferior a 10t, construídas ou modificadas na metrópole e destinadas ao tráfego ou pesca locais, mas a autoridade marítima deve verificar se satisfazem às condições necessárias ao exercício da actividade a que se destinam.

6. No caso do número anterior, o proprietário, quando não se conforme com a decisão da autoridade marítima, pode requerer vistoria.

7. As vistorias de registo em portos estrangeiros são da responsabilidade das autoridades consulares portuguesas e obedecem no disposto nos números anteriores, sob a coordenação da D. G. S. F. M.

Artigo 160.º
Vistorias de Manutenção

As vistorias de manutenção são realizadas, pelos organismos e com a finalidade e com a periodicidade que forem definidos por portaria do Ministro da Marinha, sem prejuízo do disposto na C. I. S. V. H. M. e na C. I. L. C., em relação às embarcações a que as mesmas Convenções são aplicáveis.

Artigo 161.º
Vistorias suplementares

1. As vistories suplementares, em portos nacionais, são da competência das repartições marítimas e têm lugar sempre que os chefes dessas repartições tenham justifica das suspeitas, mesmo que resultantes de denúncia, ainda que seja do comandante ou de um tripulante, de que alguma embarcação nacional não pode seguir viagem sem risco de vidas.

2. A autoridade marítima pode exigir ao denunciante, havendo-o, o depósito da importância da vistoria a realizar.

3. Se efectuada a vistoria se comprovarem as más condições da embarcação ou as faltas apontadas, a vistoria é paga pelo proprietário e este é punido nos termos da legislação aplicável; quando a embarcação for julgada em boas condições a vistoria é paga:

a) Pelo denunciante, podendo ser por desconto nas soldadas se for o comandante ou um tripulante;

b) Pela Fazenda Nacional, se tiver sido ordenada oficiosamente pela autoridade marítima.

4. As vistorias suplementares, em portos estrangeiros, são da competência das autoridades consulares portuguesas e obedecem ao disposto nos números anteriores.

Artigo 162.º
Vistorias suplementares a embarcações estrangeiras
(Revogado pelo artigo 4.º do Decreto-Lei 195/98, de 10 de Julho)

Artigo 163.º
Responsabilidade do comandante e restantes membros da tripulação na segurança da embarcação

As atribuições do Estado referidas neste diploma quanto a segurança das embarcações não isentam o comandante, mestre, arrais ou patrão de ser o primeiro responsável pela segurança da embarcação que comanda, nem excluem a responsabilidade dos restantes membros da tripulação.

Artigo 164.º
Responsabilidade do comandante pela segurança e protecção da sua embarcação nos portos

1. Os comandantes, mestres, arrais ou patrões, como responsáveis pela segurança e protecção das suas embarcações, devem, quando surtas nos portos, tomar todas as precauções para evitar riscos de qualquer natureza, incluindo as condições de tempo e de mar, incêndio, roubo e sabotagem.

2. Os efectivos mínimos do pessoal que deve ser mantido a bordo, para efeitos do disposto no número anterior, são regulados por portaria do Ministro da Marinha.

3. Compete às autoridades marítimas a inspecção frequente e rigorosa. das condições de segurança. e de protecção referidas nos números anteriores.

Artigo 165.º
Condições gerais de segurança

1. Todas as embarcações devem manter-se convenientemente conservadas e em completo estado de arranjo, no que se refere ao casco, aparelho e, quando for caso disso, pano e devem estar devidamente equipadas e possuir a palamenta necessária.

2. Quando se empreguem no transporte de cargas que exijam resguardo, as embarcações devem assegurá-lo da melhor forma possível.

Artigo 166.º
Obrigações do comandante nos sinistros marítimos

É obrigação dos comandantes, mestres, arrais ou patrões de embarcações nacionais, desde que o possam fazer sem perigo sério para a sua embarcação, tripulação ou passageiros:

a) Prestar assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de se perder;
b) Prestar a embarcações em perigo todo o auxílio em pessoal e material, compatível com as circunstâncias, que se torne necessário para o salvamento de vidas em perigo;
c) Ir em socorro de pessoas em perigo com a maior velocidade possível, se for informado da necessidade de assistência, na medida em que se possa razoavelmente contar com essa acção da sua parte;
d) Após uma colisão, prestar à embarcação com que tenha colidido, à sua tripulação e aos seus passageiros a assistência compatível com as circunstâncias e, na medida do possível, indicar-lhes o nome da sua própria embarcação, o seu porto de registo e o porto mais próximo que tocará.

Artigo 167.º
Obrigações das autoridades marítimas nos sinistros marítimos

1. Em caso de sinistros marítimos que ponham em grave perigo vidas humanas, as autoridades marítimas devem, nas condições a que se refere a alínea ee) do n.° l do artigo 10.º:

a) Empregar a gente marítima e as embarcações do porto, se necessário;
b) Requisitar, com urgência, as embarcações do Estado e respectivo pessoal e material que estejam na área de jurisdição da capitania respectiva, se necessário;
c) Utilizar todos os recursos que possam fornecer as embarcações nacionais fundeados no porto;
d) Comunicar o sinistro, com a urgência possível, ao director do I. S. N., requisitando-lhe o auxílio necessário;
e) Cumprir as disposições do R. I S. N.;
f) Participar o sinistro às autoridades fiscal e sanitária e, na sua ausência, prevenir a transgressão dos respectivos regulamentos;
g) Registar o sinistro em livro próprio;
h) Participar ao agente do Ministério Publico da respectiva comarca o aparecimento de cadáveres arrojados às praias e costas da área de jurisdição respectiva, informando das circunstâncias em que foram encontrados;
i) Comunicar à D. M. M. e ao Gabinete de Estudos da D. G. S. F. M. os resultados do inquérito que tenha sido feito sobre o sinistro.

2. As despesas com material e pessoal alheios ao Estado que tenham sido empregues são pagas pelo proprietário, comandante ou consignatário da embarcação socorrida ou, quando isso se justifique, pela Fazenda Nacional, mediante estimativa feita pela autoridade marítima se não houver ajuste prévio ou tabela reguladora de serviços.

3. Se o material empregado pertencer ao Estado, são pagas, se não forem superiormente dispensadas, as quantias equivalentes aos danos e deterioração sofridos pelo material, exceptuando-se os casos de que resulte salvamento de bens, em que as embarcações do Estado têm os mesmos direitos das embarcações de propriedade particular.

4. Os delegados marítimos fazem a comunicação do sinistro a que se refere a alínea d) do n.º l ao capitão do porto, a quem requisitam o auxílio necessário, e submetem à sua aprovação a conta das despesas.

5. As autoridades fiscais são obrigadas a participar os sinistros marítimos ocorridos na sua área de jurisdição à repartição marítima em cuja área se situe a sede da autoridade participante.

Artigo 168.º
Embarcações afundadas ou encalhadas na área de jurisdição marítima
(REVOGADO pelo D/L 64/2005, de 15MAR)

Artigo 169.º
Outras disposições, relativas a segurança das embarcações, da navegação da pesca e a vistorias

1. Não é permitido a qualquer embarcação amarrar a bóias de sinalização, balizas ou qualquer outra ajuda à navegação, nem a redes, bóias. ou qualquer outra paste das artes de pesca pertencentes a outra embarcação, nem aguentar a embarcação nelas ou por qualquer outra forma com elas interferir.

2. Qualquer embarcação não deve lançar ao mar as suas redes ou aparelhos a distância que possa causar da nos a outros já lançados ou prejuízos na pesca.

3. Quando, ao recolher-se os aparelhos e redes de uma embarcação, se verificar que estão embaraçados ou enrascados nos de outras, deve prevenir-se dessa circunstância o comandante, mestre, arrais ou patrão da embarcação a que eles pertencerem, a fim de, em conjunto, se empregarem os meios convenientes para os safar, sendo neste caso o produto da pesca dividido proporcionalmente às artes de cada um, quando nisso acordem.

4. Quando o comandante, mestre, arrais ou patrão, ao suspender as redes ou aparelhos da sua embarcação, os encontre enrascadas com outros pertencentes a embarcação que não esteja no local deve desembaraçar os aparelhos ou redes e largar os que não lhe pertençam para o fundo, presos às respectivas bóias, depois de se certificar que os mesmos não correm risco de se perderem; no caso contrário ou quando tenha de cortar os aparelhos ou redes para desembaraçar os seus, deve entregares à autoridade marítima a quem participará a ocorrência, a qual, em face disso, procede a averiguações e decide de acordo com as circunstâncias.

5. O comandante, mestre, arrais ou patrão de uma embarcação mercante que, por motivo de força maior, alijar do pronto a carga ou parte dela devo marcar o local em que praticou esse facto e participá-lo à autoridade marítima que tenha jurisdição no local ou à do primeiro porto nacional onde tocar.

Artigo 170.º [1]
Comunicações

1. As embarcações mercantes nacionais não podem empregar, para se corresponder entre si ou com outras estrangeiras aeronaves, estações ou postos semafóricos, raaiotelegráficos ou radiotelefónicos, outros sistemas de sinais que não os previstos no C. I. S.

2- Exceptuam-se ao disposto no número anterior:

a) As comunicações com embarcações, aeronaves e estações ou postos semafóricos, radiotelegráficos ou radiotelefónicos de países que ainda não tenham adoptado o Código referido neste artigo;
b) Os casos previstos na C. I. S. V. H. M. e no Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar;'
c) O emprego de códigos locais, quando autorizados pelos titulares dos departamentos competentes.

[1] Ver D/L 190/98, de 10/7

3. As autoridades marítimas têm a faculdade de transmitir ou receber das embarcações que se encontrem nas suas áreas de jurisdição, pela rádio, telégrafo ou semáforo, qualquer comunicação de interesse geral ou que respeite ao exercício das suas funções.

Artigo 171.º
Fogos de artificio

Não é permitido na área de jurisdição marítima, sem licença da respectiva autoridade, lançar foguetões, acender fogos de artifício, dar tiros ou fazer qualquer sinal de alarme, salvo o caso de necessidade de socorro.

Artigo 172.º [(2)]
Penalidades

As transgressões ao disposto nos artigos deste capítulo que não sejam puníveis nos termos do C. P. D. M. M. são Punidas de acordo com o estabelecido em Portaria do Ministro da Marinha.

Capítulo IX
Ancoradouros, amarrações e alterações

Artigo 173.º
Ancoradouros e suas espécies

1. São ancoradouros as áreas dos portos em que as embarcações podem fundear ou amarrar, podendo ser classificados como:

a) Militares;
b) Comerciais;
c) De pesca;
d) De recreio;
e) De tráfego local;
f) De quarentena;
g) De embarcações com cargas explosivas ou inflamáveis;
h) De pontões e embarcações condenadas;
i) De armamento e fabrico.

2. Compete às respectivas autoridades marítimas, de acordo com as autoridades portuárias e ouvido, quando necessário, o I. H., definir as espécies de ancoradouros e seus limites.

3. Na definição dos ancoradouros referidos na alínea a) do n.º1 devem ser ouvidas, previamente, as autoridades navais locais e na dos referidos nas alíneas b), c) e d) as autoridades aduaneiras e sanitárias locais.

4. Podem ser definidos ancoradouros mistos, abrangendo duas ou mais das espécies indicadas no n.º1.

5. As autoridades marítimas devem manter o I. H. devidamente informado sobre os ancoradouros que definirem nas áreas da sua jurisdição.

6. O disposto neste, artigo não é aplicável nas áreas sob jurisdição das autoridades navais.

7. As áreas a que se refere o número anterior são definidas por portaria do Ministério da Marinha, ouvido o Ministério das Comunicações, quando forem contíguas a áreas sob jurisdição das autoridades portuários.

---

(2) Ver D/L 19/84, de 14/1

Artigo 174.º
Condições em que as embarcações devem fundear, amarrar ou atracar

1. As autoridades marítimas, atendendo às condições de segurança do porto, devem especificar os locais onde as embarcações podem estacionar e determinar quais as que devem:

a) Fundear com um ferro;
b) Fundear com dois ferros (amarrar);
c) Amarrar a uma bóia;
d) Amarrar de proa e popa, utilizando ferros ou bóias.

2. A localização, forma, pintura e acessórios das bóias referidas, no número anterior são estabelecidos pelas autoridades marítimas.

3. As embarcações que entrarem em portos nacionais devem estacionar por forma a não prejudicarem a segurança do porto e cumprir as instruções que, para este fim, lhes sejam dadas pela autoridade marítima.

4. As embarcações são obrigadas a amarrar ou fundear nos portos dentro dos limites dos respectivos ancoradouros ou nos locais que lhes sejam indicados pela autoridade marítima e não podem mudar de ancoradouro ou de local sem autorização da mesma autoridade.

5. As embarcações de comércio só podem carregar ou descarregar fora dos locais determinados com autorização das autoridades alfandegárias, confirmada pela autoridade marítima.

Artigo 175.º
Embarcações atracadas ou a reboque de outras amarradas a bóias ou fundeadas

1. As embarcações, quando amarradas a bóias ou fundeadas com os seus ferros, não podem:

a) Ter a reboque, pela popa, mais de uma embarcação, devendo o comprimento do reboque ser inferior a 14 m;
b) Ter atracadas à borda maior número de embarcações do que aquele que razoavelmente possam suportar as suas amarrações.

2. Compete aos comandantes, mestres, arrais ou patrões de embarcações amarradas ou fundeadas regular o número de embarcações à carga e descarga, de acordo com as condições de tempo e as correntes.

3. Os comandantes, mestres, arrais ou patrões, quando intimados pelo comandante, mestre, arrais ou patrão da embarcação amarrada ou fundeada, ou seu representante ou pela autoridade marítima, a largarem da embarcação ou a afastarem-se dela, devem fazê-lo com urgência, salvo caso de força maior.

4. A intimação pelo comandante, mestre, arrais ou patrão, ou seu representante, referida no numero anterior, deve ser feita na presença de duas testemunhas.

5. Nos portos as embarcações devem conservar claras as amarrações, ter um ferro à roça pronto a largar, um ancorote com o respectivo virador e dois cabos para espias, tudo em bom estado e apropriado ao respectivo porto.

Artigo 176.º
Embarcações em risco de garrar, de se desamarrar ou de prejudicar outras

1. Quando uma embarcação estiver em risco de garrar, de se desamarrar ou de prejudicar outras embarcações, deve, em devido tempo, e segundo as circunstâncias,

reforçar a amarração, amarrar novamente ou largar para local onde não cause prejuízo ou lhe for determinado pela autoridade marítima.

2. Quando a manobra referida no número anterior não for efectuada no prazo fixado, a repartição marítima promove a sua realização, sendo os respectivos encargos suportados pela embarcação.

3. Quando alguma embarcação cair sobre outra e esta puder evitar danos arriando a amarra, deve proceder desse modo desde que não corra risco, perdendo o direito a ser indemnizada dos danos que sofra se o não fizer.

Artigo 177.º
Embarcações com amarrações enrascadas

1. As embarcações que, por facto não imputável a qualquer delas, tiverem as suas amarrações enrascadas com à de outras, devem coadjuvar-se mutuamente na faina de as porem claras.

2. Quando as amarrações. se enrascarem devido a uma embarcação ter fundeado mal os seus ferros por culpa do piloto, o trabalho é realizado exclusivamente por essa embarcação, ou a expensas dela.

3. No caso do número anterior a corporação dos pilotos perde o direito à importância da pilotagem e ao salário do piloto pelos dias que estiver a bordo devido aos trabalhos de amarração.

Artigo 178.º
Embarcações com espias passadas

1. Qualquer embarcação atracada com tempo regular deve receber a espia ou espias que uma outra necessite passar-lhe, tendo a direito a ser indemnizada dos danos que sofra e não lhe sejam imputáveis.

2. As embarcações que tenham outras atracadas não podem impedir ou estorvar por qualquer forma o serviço de carga o descarga, o trânsito ou qualquer outro tráfego necessário que se faça através dela.

3. Se do cumprimento do disposto no número anterior resultarem prejuízos, são indemnizáveis por quem for julgado responsável.

4. A embarcação que tenha espia dada para outra ou para terra, quando essa espia possa embaraçar a navegação, deve conservá-la somente durante o período de tempo mínimo para efectuar o serviço para que ela é indispensável, devendo folgá-la sempre que seja preciso para facilitar a navegação, desde que de tal procedimento não lhe possa resultar prejuízo.

5. A embarcação a quem tenha sido facilitada a navegação nas condições referidas no número anterior deve tomar as precauções necessárias para evitar danos nas espias folgadas, sendo responsável pelos prejuízos que causar.

Artigo 179.º
Acesso de pessoal a bordo em condições de segurança

1. Todas as embarcações surtas nos portos devem dispor de meios próprios que garantam, quando atracadas, fundeadas ou amarradas, o acesso seguro das pessoas a bordo.

2. Os meios a que se refere o número anterior incluem:

a) Escada do portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão, pelo menos num dos lados;
b) Rede de protecção montada debaixo da escada ou da prancha que cubra todo o vão ocupado por esta;

c) Iluminação adequada, durante a noite.

3. A rede a que se refere a alínea b) do número anterior e dispensada quando forem utilizadas pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas.

Artigo 180.º
Paus de carga

1. Os paus de carga das embarcações só podem estar disparados fora da borda durante as operações de carga e descarga.

2. Se o Serviço de carga e descarga se fizer para embarcações encostadas, os paus de carga só podem ser disparados fora da borda com as referidas embarcações devidamente amarradas, devendo ser atracados antes de estas largarem.

Artigo 181.º
Embarque e desembarque de passageiros

As embarcações que conduzirem passageiros para outra embarcação ou a ela os forem receber só podem atracar aos portalós e os respectivos tripulantes não podem, subir a bordo sem licença do comandante, mestre, arrais ou patrão da embarcação a que pertencem os passageiros.

Artigo 182.º
Local de atracação ocupado por outra embarcação

1. Uma embarcação que se destine a atracar a um cais, ponte ou portaló e o encontre ocupado por outra embarcação, se não estiver autorizada a atracar a esta, deve esperar que ela largue para então atracar.

2. Havendo mais de uma embarcação para atracar, prefere a que conduzir passageiros e, havendo mais de uma destas, segue-se a ordem de chegada, salvo se a autoridade competente determinar procedimento diferente.

Artigo 183.º
Atracação de embarcações de pequeno porte

Na atracação de embarcações de pequeno porte a cais, pontes ou outras embarcações e no fundear daquelas não é permitido mais de:

a) Duas filas de embarcações de pequeno porte, em cada bordo das embarcações fundeadas ou atracadas, salvo quando estas, estando fundeadas, se encontrem amarradas com dois ferros e as condições de tempo o permitam, em que o número de filas em cada bordo pode ir até três;
b) Três embarcações de pequeno porte atracadas umas às outras, quando fundeadas ou amarradas a cais.

Artigo 184.º [1]
Penalidades

As transgressões ao disposto nos artigos deste capítulo que não sejam puníveis nos termos do C. P. D. M. M. são puníveis de acordo com o estabelecido em portaria do Ministro da Marinha.

[1] Ver D/L 19/84, de 14/1

Capítulo X
Objectos achados no mar

Artigo 185.º [2]
Regime dos objectos achados no mar, no fundo do mar ou por este arrojados

Mantém-se em vigor o D/L 416/70, de 1/9, de que o presente capítulo é complementar

Artigo 186.º
Concessão da licença do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º416/70

1. A licença a que se refere o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 416/70 é concedida mediante requerimento apresentado pelo interessado na respectiva capitania, em que obrigatoriamente se deve indicar a área a explorar.

2. A assinatura do requerente deve ser reconhecida por notário, salvo se aquele for conhecido na capitania ou exibir o seu bilhete de identidade, o que a autoridade marítima deverá certificar e registar no próprio documento; deve exibir-se certidão actualizada do pacto social ou dos estatutos, conforme o caso.

Artigo 187.º
Elementos a enviar pelas capitanias à D.M.M. relativamente às licenças

1. A capitania deve enviar à D. M. M. cópia de cada licença concedida nos termos do artigo anterior.

2. No caso de renovarão de licença, a capitania deve informar a D. M. M. sobre os resultados obtidos pelo seu titular durante o último período de validade da licença.

Artigo 188.º
Achados de natureza militar

As pessoas que acharem quaisquer objectos de natureza militar devem proceder nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 416/70, o abster-se de os manusear.

Artigo 189.º
Achados pelas embarcação de material de natureza militar

1. As embarcações que acharem no mar qualquer objecto de natureza militar devem utilizar os meios de que dispõem para o rebocar com a necessária segurança para o porto que menor prejuízo cause à sua actividade.

2. Se não puderem adoptar o procedimento referido no número anterior ou o considerarem perigoso para a embarcação e pessoal nela embarcado, devem comunicar o achado peito via mais rápida nos termos do disposto do no artigo 2.º do Decreto-Lei no 416/70.

---

[2] Além das normas mencionadas neste Capítulo ver art.º 45.º do D/R 43/87, de 17/7; D/L 117/97, de 14/5; 164/97, de 27/7 e 270/99, de 15/7

Artigo 190.º
Providências das autoridades marítimas e navais quanto a achados de natureza militar

1. As autoridades marítimas da metrópole a quem for entregue material de natureza militar ou que recebam comunicação do seu achamento devem participar imediatamente o facto às autoridades navais competentes e prestar-lhes a colaboração possível e necessária.

2. As autoridades navais referidas no número anterior devem identificar o material achado, providenciar no sentido de ser conservado ou transportado sem riscos e suportar todos os encargos disso resultantes.

Artigo 191.º
Achados de natureza militar entregues às autoridades aduaneiras

As autoridades aduaneiras a quem os achadores entreguem objectos que reconheçam ser, ou poder ser, de natureza militar devem entregá-los às autoridades marítimas o mais rapidamente possível.

Artigo 192.º
Destino dos achados de natureza militar

1. Os objectos a que se referem os artigos anteriores, depois de identificados e tornados inertes pelas autoridades navais, podem, mediante decisão do chefe do estado-maior da Armada, ser destruídos, ser aproveitados pela Armada ou ser entregues ao Exército, ou Força Aérea ou às autoridades aduaneiras.

2. A entrega referida no número anterior é feita pelas autoridades marítimas, sendo os objectos acompanhados por guia onde figurem os elementos de identificação do achador.

Artigo 193.º
Dever de informar as autoridades aduaneiras

As autoridades marítimas devem informar as autoridades aduaneiras de todas as providências que adaptarem quanto ao material referido nos artigos anteriores.

Artigo 194.º
Ferros perdidos

1. Os comandantes, mestres, arrais ou patrões, sempre que a sua embarcação perder um ferro, devem participar o facto, por escrito e no prazo de oito dias à autoridade marítima respectiva.

2. A participação deve indicar:

a) Nomes da embarcação o do seu proprietário;

b) Tipo, peso e comprimento do ferro perdido;

c) Bitola da amarra que tiver talingada;

d) Marcas particulares, se as houver;

e) Outras indicações que permitam confirmar a quem pertence, se for encontrado.

3. A participação é registada em livro próprio da repartição marítima.

4. Os ferros achados cuja perda não for participada nos termos deste artigo consideram-se propriedade de do Estado.

5. Para os efeitos deste capítulo, a designação «ferro», abrange os ferros, as âncoras, as. amarras, as bóias, as poitas, as gatas, os ancorotes e as fateixas.

Artigo 195.º
Rocega de ferro perdido

O proprietário ou o comandante, mestre, arrais ou patrão de qualquer embarcação que tenha perdido um ferro tem a faculdade de o fazer rocegar quando munido da competente licença, que só pode ser concedida em face do registo a que se refere o n.º3 do artigo anterior.

Artigo 196.º
Ferros perdidos por navios da Armada ou outras embarcações do Estado

1. Os comandantes de navios da Armada ou de outras embarcações do Estado quando perderem um ferro devem proceder nos termos indicados nos dois artigos anteriores, independentemente de outras providências a que estejam obrigados.
2. As despesas ocasionadas pelo cumprimento do disposto na alínea, v) do n.º1 do artigo 10.º são suportadas por quem superiormente for determinado.
3. A rocega dos ferros dos navios da Armada ou de outras embarcações do Estado não carece de licença.

Artigo 197.º
Ferro achado ao suspender

1. Quando uma embarcação suspender, conjuntamente com o seu ferro, um outro que não faça parte de nenhuma amarração fixa ou ao qual não esteja amarrada qualquer embarcação, o facto deve ser comunicado, no mais curto prazo, pelo comandante, mestre, arrais ou patrão à respectiva autoridade marítima.
2. Recebida a comunicação, a autoridade marítima deve providenciar no sentido da imediata remoção do ferro para terra ou, quando esta não puder efectuar-se imediatamente, do seu lançamento para o fundo, ficando o local devidamente assinalado.
3. A remoção do ferro para terra ou a sua rocega é feita, mediante requisição da autoridade marítima, por embarcação do Estado, quando a houver apta para esse fim ou, não a havendo, por conta de quem encontrou o ferro.

Artigo 198.º
Ferro achado ao rocegar outro

Aquele que, devidamente licenciado, estiver rocegando um determinado ferro e, ocasionalmente, encontrar outro deve entregar este à autoridade marítima respectiva, para que esta, verificando se está registado e a quem pertence, lhe dê o competente destino.

Artigo 199.º
Ferro revistado achado por outrem

1. Um ferro que estiver registado nos termos do n.º3 do artigo 194.º e for achado ou rocegado por pessoa que não seja o proprietário, ou quem legalmente o represente, é avaliado, a fim de ser atribuído ao achador um terço do seu valor, depois de deduzidas as despesas feitas.

2. A avaliação é feita por um só perito, nomeado pela autoridade marítima, ou, havendo discordância do achador ou do proprietário, por três, sendo um designado pela autoridade marítima, outro pelo achador e o terceiro pelo proprietário.

3. O ferro só pode ser entregue ao proprietário depois de este pagar a importância devida ao achador e mais despesas que houver.

Artigo 200.º
Perda do direito ao ferro achado por outrem

1. O não pagamento, no prazo de noventa dias das importâncias referidas no n.º3 do artigo anterior determina a perda a favor do Estado do direito do proprietário ao ferro achado, sem prejuízo de o achador receber do Estado, no prazo de sessenta dias, a percentagem que lhe é devida.

2. O valor do ferro é o que resultar da sua venda em hasta pública ou, quando esta não tiver lugar, de avaliação feita nos termos do artigo anterior.

Artigo 201.º
Ferro achado ou rocegado por embarcação do Estado

1. Quando um ferro for achado ou rocegado por uma embarcação do Estado, pertence ao pessoal que a guarnece ou tripula, como gratificação, um terço do seu valor, fixado nos termos do artigo 199.º.

2. A gratificação é paga pelo proprietário do ferro, quando a ele tiver direito, ou, no caso do artigo anterior, pelo Estado, nos termos aí referidos.

Artigo 202.º
Ferros não registados

Aos ferros a que se refere o n.°4 do artigo 194.º, para o efeito de se determinar a percentagem devida pelo Estado ao achador, é aplicável o disposto no n.°2 do artigo 200.º

Artigo 203.º
Falta de manifesto de ferros achados

Os ferros rocegados ou casualmente encontrados que não forem manifestados na repartição marítima respectiva no prazo de quarenta e oito horas consideram-se sonegados, e quem os rocegou ou achou perde o direito que possa ter a parte do seu valor, sem prejuízo da sanção criminal que lhe couber.

Artigo 204.º
Embarcações abandonadas

As embarcações encontradas abandonadas, a flutuar ou encalhadas nas área de jurisdição marítima são entregues:

a) Aos seus donos, ou a quem os represente, se forem nacionais, mediante pagamento das despesas que, porventura, tiverem sido feitas para o seu salvamento ou segurança;
b) Às estâncias fiscais, quando não tenham dono conhecido ou sejam estrangeiras.

Capítulo XI
Regras processuais

Artigo 205.º
Relatórios de mar [1]
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 206.º
Competência territorial; regra de julgamento
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 207.º
Participação e resposta
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 208.º
Julgamento
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 209.º
Valor da decisão
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 210.º
Regras especiais no caso de avarias
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 211.º
Trâmites especiais do julgamento por avarias ou outros danos
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 212.º
Litígios em que estejam envolvidas embarcações do Estado
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 213.º
Providências relativas à execução da decisão
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Capítulo XII
Transgressões marítimas

Artigo 214.º
Transgressão marítima; exercício da acção penal
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 215.º
Competência para o julgamento; recurso
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

(1) Sobre este título ver D/L 384/99, de 23/9

Artigo 216.º
Levantamento de autos; pagamento voluntário da multa
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 217.º
Destino dos autos
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 218.º
Diligências para julgamento
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 219.º
Número de testemunhas; inquirição por deprecada
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 220.º
Termos do julgamento
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 221.º
Registo das transgressões
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 222.º
Direito subsidiário; imposto de justiça e emolumentos; formulário
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 223.º
Pagamento voluntário
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 224.º
Aplicação das penas; reincidência
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 225.º
Regras gerais sobre multas
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 226.º
Execução patrimonial da condenação
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 227.º
Infracções disciplinares ou criminais
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Artigo 228.º
Disposições gerais e comuns
(Revogado pelo Artigo 16.º da Lei 35/86 de 04 Set)

Capítulo XIII
Disposições da Pesca sobre actividades de embarcação

Artigo 229.º

Exercício da pesca em águas de jurisdição portuguesa
(Revogado pelo Art.º 35.º do Dec-Lei 278/87 de 07 Jul)

Artigo 230.º
Afretamento de embarcações de pesca estrangeiras
(Revogado pelo Art.º 35.º do Dec-Lei 278/87 de 07 Jul)

Artigo 231.º
Tráfego marítimo entre portos portugueses

O tráfego marítimo entre portos portugueses é reservado à navegação nacional que de modo regular o sirva e as condições do seu exercício regem-se por legislação própria, designadamente no que se refere a afretamento de embarcações estrangeiras para o efectuar.

Artigo 232.º
Embarcações desprovidas de propulsão

1. A exploração de um rebocador com embarcações desprovidas de meios de propulsão depende de licença anual passada pela repartição marítima.
2. A concessão da licença é precedida de vistoria, para se verificar se o conjunto do rebocador embarcações rebocadas oferecem as necessárias condições de segurança e, em especial, se a potência da máquina, cabos de reboque e luzes de navegação satisfazem às prescrições técnicas.
3. Na licença deve ficar registada a tripulação de cada embarcação e do rebocador.
4. A licença caduca logo que seja substituída qualquer das embarcações ou o rebocador.

Artigo 233.º
Meteorologia

1. Os serviços meteorológicos devem dar conhecimento às autoridades marítimas dos seus boletins meteorológicos e comunicar-lhes telegraficamente as previsões de temporais nas suas áreas de jurisdição, a fim de estas providenciarem, como for conveniente, a respeito das embarcações surtas nos portos ou que pretendam sair deles.
2. As embarcações mercantes são obrigadas a cumprir as prescrições legais relativas a serviços meteorológicos.

Artigo 234.º
Armas e munições a bordo de embarcações

A existência de armas e munições a bordo das embarcações mercantes é regulada por legislação especial.

Artigo 235.º [(1)]
Material flutuante para obras nos portos

1. O material flutuante pertencente a firmas adjudicatárias de obras nos portos da metrópole e nelas empregado está sujeito às seguintes normas:
a) Pode ser utilizado sem necessidade de nacionalização ou registo, quer na repartição marítima, quer na conservatória do registo comercial, e, mesmo que não haja acordo com o país a que ele pertence, no caso de se tratar, de firma

(1) Ver Port. 431/91, de 24/5

estrangeira, pode a autoridade marítima valer-se da arqueação constante dos papéis de bordo;

b) Para efeitos de polícia de segurança da navegação, fica sob a jurisdição da repartição marítima e deve obedecer ao seguinte:
   1) São dispensadas as marcações do bordo livre segundo os regulamentos portugueses, mesmo no caso de não haver reciprocidade com o país onde está registado o material;
   2) A verificação pela, autoridade marítima das suas condições de segurança é feita passando-se vistoria antes da entrada, em serviço, com maior ou menor detalhe, conforme os papéis de bordo e respectivos prazos de validade;
   3) Se os resultados da inspecção forem favoráveis, a autoridade marítima passa certificado de navegabilidade.

2. A matrícula de tripulantes portugueses em material flutuante de nacionalidade estrangeira depende de licença da autoridade marítima.

3. Todas as despesas a fazer nas repartições marítimas, em relação com o material referido neste artigo, quer seja nacional ou estrangeiro, são pagas como se se tratasse de embarcações portuguesas.

Capítulo XIV
Emolumentos e taxas; receitas e despesas

Artigo 236.º
Emolumentos e outras verbas

Os emolumentos e outras verbas a cobrar nas repartições marítimas pelos serviços prestados são os constantes de tabela a promulgar por portaria do Ministro da Marinha, ouvido o Ministro das Finanças.

Artigo 237.º
Elementos para a cobrança de taxas e elaboração de estatísticas

1. Para efeito de cobrança de taxas que incidam sobre os rendimentos de pescas e outras actividades relaciona dos com a jurisdição das repartições marítimas, incumbe aos respectivos organismos do Estado alheios ao Ministério da Marinha escriturar e fazer escriturar, de acordo com as disposições legais em vigor, os elementos necessários e prestar às autoridades marítimas todos os esclarecimentos e informações relativos a esses assuntos, nas épocas e da forma que for acordado entre estas autoridades e aqueles organismos.

2. Aos mesmos organismos igualmente incumbe fornecer às autoridades marítimas os elementos de que disponham para elaboração das estatísticas a cargo destas autoridades e que por elas lhes sejam requisitados.

Artigo 238.º
Cobrança de receitas

1. Às autoridades marítimas compete fiscalizar a cobrança de:

a) Emolumentos, taxas, custas e selos por documentos passados, serviços prestados ou acções julgadas nas repartições marítimas nos termos da lei;

b) Receitas do Estado o das administrações portuárias ou juntas autónomas dos portos que, por lei, devam ser cobradas pelas repartições marítimas;

c) Despesas feitas pelas reparações marítimas nos termos da lei o que não devam ficar a seu cargo depois de aprovadas superiormente.

2. As importâncias a que se refere o número anterior que não forem pagas no prazo legal são cobradas coercivamente por intermédio dos tribunais das contribuições o impostos.

3. Para os efeitos do número anterior é título executivo certidão passada pela autoridade marítima de que constem os elementos referidos no artigo 156.º do Código de Processo das Contribuições e Impostos o ainda as entidades a quem são devidas as importâncias a cobrar.

Artigo 239.º
Registo de receitas

1. As receitas cobradas pelas repartições marítimas que se destinem ao Estado, ao I.S.N. ou a outros organismos ou serviços são escrituradas, com duplicado destacável, em livro próprio, de modelo aprovado em portaria do Ministro da Marinha.

2. As importâncias cobradas, de que devem ser passados recibos devidamente numerados, são consideradas verbas de receita, numeradas seguidamente dentro de cada ano, e, como tal, escrituradas diariamente no livro, onde também deve ser indicado o nome da entidade que efectuou o pagamento, proveniência da receita, número do recibo emitido, e lançados nas colunas respectivas os quantitativos das parcelas que e, compõem, classificados segundo as rubricas do Orçamento Geral do Estado em vigor.

3. Diariamente, ou com maior periodicidade, conforme o montante das receitas arrecadadas, deve a autoridade marítima visar o livro de registo, depois de apurado o movimento.

Artigo 240.º
Entrega de receitas

1. No fim de cada mês, ou sempre que o aconselhe o montante das receitas arrecadadas, deve a autoridade marítima ordenar a entrega nos cofres do Estado ou dos organismos interessados das receitas que, pela sua natureza, respectivamente, se lhes destinem.

2. As entregas referidas no número anterior são realizadas por meio de guias, de modelos aprovados, e efectuam-se:

a) Até ao dia 10 do mês seguinte à cobrança;
b) À medida que forem sendo recebidas, no prazo máximo de dois dias, tratando-se de cobranças muito vultosas.

3. O registo das receitas é encerrado no fim de cada mês, fazendo-se um resumo, ordenado de modo que os totais correspondentes às somas dos valores da receita do Estado e da receita de diversos organismos sejam iguais aos totais das respectivas guias, cujos números, datas e quantias são indicados.

4. As entregas nos cofres do Estado devem ser feitas no Banco de Portugal e nas restantes localidades do continente ou das ilhas adjacentes, nas agências do Banco de Portugal ou, na sua falta, na repartição de finanças da respectiva localidade.

5. As receitas das outras entidades são entregues directamente nos cofres da respectiva sede ou das dependências mais próximas para tanto habilitadas.

Artigo 241.º
Guias de entrega

1. As guias de entrega, devidamente preenchidas e contendo a rigorosa classificação orçamental das verbas a que se referem, são passadas em quadruplicado, quanto às

receitas do Estado, o em triplicado, quanto às restantes, sendo entregues às entidades referidas nos n.os 4 e 5 do artigo anterior.

2. Estas entidades ficam com os originais das guias e devolvem os restantes exemplares à repartição marítima, neles certificando o recebimento do original.

3. A repartição marítima dá aos exemplares devolvidos o destino seguinte:

a) Os duplicados, bem como os duplicados destacados do livro de registo a que se refere o n.º1 do artigo 239.º, são remetidos, até ao dia 15 do mês seguinte a que respeito a receita, ao conselho administrativo ou ao encarregado de toda a administração de que dependem, que deve acusar a recepção;

b) Os triplicados são arquivados no respectivo processo;

c) Os quadruplicados, quando os houver, são remetidos, no prazo estabelecido na alínea a), à 6.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública.

4. Os conselhos administrativos e os encarregados de toda a administração devem lançar, respectivamente, a débito o crédito das suas contas de caixa, tanto quanto possível no mês a que o movimento se refere, e sempre dentro do ano económico em que as receitas foram cobradas, os documentos referidos na alínea a) do número anterior.

Artigo 242º
Registo de preparos

Os preparos efectuados com garantia de pagamento de serviços requeridos devem ser escriturados, no momento da sua entrega, em livro apropriado, onde se indicará o nome da entidade que efectuou o pagamento e o fim a que se destinam, e deles é passado recibo com numeração própria.

Artigo 243.º
Alterações aos artigos anteriores

O disposto nos artigos 238.º a 242.º pode ser alterado por portaria dos Ministros das Finanças e da Marinha.

Capítulo XV
Disposições diversas, finais e transitórias

Artigo 244.º [(1)]
Licenças a conceder pelas autoridades marítimas

1. As licenças indicadas sob os n.os 1), 2), 5), 7), 8), 11), 12), 17), 18), 19), 20) e 24) da alínea ss) do n.º 1 do artigo 10.º apenas são concedidas pela autoridade marítima, nos termos da mesma alínea a da alínea m) do artigo 11.º, fora das zonas sob jurisdição das autoridades portuárias, sendo nestas condições precedidas de parecer das seguintes entidades:

a) Da Direcção-Geral de Portos, quanto aos locais que podem ser utilizados para as operações relativas aos n.os 1), 2), 12) e 19);

b) Da mesma Direcção-Geral, da autoridade aduaneira local e dos serviços de urbanização, quanto às operações a que se refere o n.º 20).

2. Nas zonas sob jurisdição das autoridades portuária, as repartições marítimas devem ser ouvidas quanto à concessão das licenças indicadas sob os n.º 5), 8), 11),.12), 18), 19) e 24).

[(1)] Ver D/L 46/94, de 22/2 e suas alterações

3. Nas licenças a conceder pelas delegações marítimas, a audição prévia das entidades a que se refere o n.º1 é feita por intermédio do capitão do porto, desde que essas entidades ou autoridades não tenham sede na área da delegação marítima.

4. As licenças indicadas sob o n.º 23) da alínea ss) do n.º1 do artigo 10.º são anuais e só são concedidas, pelas autoridades marítimas, a indivíduos que tenham bom comportamento e dêem garantia de prestar bom serviço.

5. As câmaras municipais não podem, dentro da área de jurisdição marítima, passar licenças ou cobrar rendas, taxas ou quaisquer outras importâncias relativas a actos constantes da tabela referida no artigo 236.º.

Artigo 245º
Esclarecimento de duvidas

É da competência do Ministério da Marinha esclarecer por despacho as duvidas que se suscitem na aplicação deste diploma.

Artigo 246º
Alterações ao regulamento

O Ministro da Marinha poderá introduzir, por portaria, alterações ao presente Regulamento, quando essas alterações sejam motivadas por convenções internacionais a que o País tenha aderido e que tenham sido integradas em direito interno português ou por disposições constantes de leis ou decretos-lei.

Artigo 247.º
Legislação que se mantém, provisoriamente, em vigor

Enquanto não forem publicados os diplomas e despachos a que se refere o presente Regulamento são mantidas, em relação às respectivas matérias, as disposições legais em vigor, desde que não contrariem as do presente Regulamento

Artigo 248.º
Outras disposições legais em vigor

1. A competência que, por este Regulamento, é conferida às autoridades marítimas não é aplicável nas áreas ou circunstâncias em que tal competência, pela legislação presentemente em vigor, pertence a outras entidades ou organismos.

2. Quando essa competência pertencer a outras entidades ou organismos por disposições regulamentares ou pelo simples uso, o assunto será esclarecido por despacho conjunto do Ministro da Marinha e do titular do departamento interessado.

Artigo 249.º
Legislação revogada

Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, fica revogada toda a legislação referente a matérias reguladas neste diploma nomeadamente:

Actos de Navegação de 8 de Julho de 1853;
Decreto de 1 de Dezembro de 1892;
Portaria de 24 de Agosto de 1903;
Decreto n.º 5703, de 10 de Maio de 1919;
Decreto n.º 6273, de 10 de Dezembro de 1919;
Decreto n.º 7094, de 6 de Novembro de 1920;
Decreto n.º 9 704, de 21 de Maio 1924;

Decreto n.º 10 940, de 20 de Julho de 1925;
Decreto n.º 11 449, de 19 de Fevereiro de 1926;
Decreto n.º 12 807, de 11 de Dezembro de 1926;
Decreto n.º 12 822, de 1 Novembro de 1926;
Decreto n.º 13 738, de 7 de Junho de 1927;
Decreto n.º 15 360, de 9 de Abril de 1928;
Decreto n.º 16 057, de 23 de Outubro de 1928;
Portaria n.º 5 690, de 1 de Novembro de 1928;
Decreto n.º 16 639, de 21 de Março de 1929;
Decreto n.º 19 401, de 2 de Março de 1931;
Decreto n.º 20 491, de 4 de Novembro de 1931;
Decreto n.º 20 926, de 24 de Fevereiro de 1932;
Decreto n.º 21 366, de 10 de Maio de 1932;
Decreto n.º 22 249, de 21 de Fevereiro de 1933;
Decreto-Lei n.º 22 479, de 25 de Abril de 1933;
Decreto-Lei n.º 23 033, de 15 de Setembro de 1933;
Decreto-Lei n.º 24 235, de 27 de Julho de 1934;
Decreto-Lei n.º 24 380, de 18 de Agosto de 1934;
Decreto-Lei n.º 24 722, de 3 de Dezembro de 1934;
Lei n.º 1919, de 29 de Maio de 1935;
Decreto-Lei n.º 26 059, de 16 de Novembro de 1935;
Decreto n.º 27 798, de 29 de Junho de 1937;
Decreto-Lei n.º 28 065, de 1 de Outubro de 1937;
Decreto-Lei n.º 28 127, de 2 de Novembro de 1937;
Portaria n.º 9166, de 14 de Fevereiro de 1939;
Decreto-Lei n.º 30 870, de 12 de Novembro de 1940;
Decreto-Lei n.º 30 884, de 19 de Novembro de 1940;
Decreto n.º 31 333, de 23 de Junho de 1941;
Decreto-Lei n.º 34 383, de 18 de Janeiro de 1945;
Decreto-Lei n.º 34 532, de 25 de Abril de 1945;
Decreto-Lei n.º 35 937, de 9 de Novembro de 1946;
Decreto-Lei n.º 37 506, de 6 de Agosto de 1949;
Decreto n.º 37 979, de 22 de Setembro de 1950;
Decreto-Lei n.º 38 119, de 29 de Dezembro de 1950;
Decreto-Lei n.º 38 810, de 1 de Julho de 1952;
Decreto-Lei n.º 39 356, de 10 de Setembro de 1953;
Decreto n.º 39 741, de 31 de Julho de 1954;
Decreto-Lei n.º 39 976, de 20 de Dezembro de 1954;
Decreto n.º 40 728, de 18 de Agosto de 1956;
Decreto-Lei n.º 40 772, de 8 de Setembro de 1956;
Portaria n.º 16 078, de 13 de Dezembro de 1956;
Decreto-Lei n.º 41 006, de 16 de Fevereiro de 1957;
Portaria n.º 16 241, de 5 de Abril de 1957;
Decreto n.º 44 978, de 18 de Abril de 1963;
Decreto n.º 45 082, de 21 de Junho de 1963;
Decreto n.º 45 393, de 29 de Novembro de 1963;
Decreto n.º 47 234, 3 de Outubro de 1966;
Decreto n.º 47 341, de 24 de Novembro de 1966;
Decreto n.º 48 974, de 18 de Abril de 1969;
Decreto n.º 49 149, de 26 de Julho de 1969;
Portaria n.º 234/70, de 12 de Maio;
Decreto n.º 196/71, de 12 de Maio.

Artigo 250.º
Data da entrada em vigor

Este diploma entra em vigor noventa dia após a data da sua publicação

ANEXO

QUADRO N.º 1

Capitanias dos portos	Jurisdição		Delegações Marítimas	Jurisdição
	Na Costa	Nos portos, rios, rias e lagos		
Caminha	Desde a Foz do Rio Minho (fronteira) até ao Forte do Cão, incluindo a Ínsua	Rio Minho, desde a Foz até ao rio Trancoso; rio Coura, desde a sua confuência com o rio Minho até à ponte de Vilar de Mouros	**Âncora**	Desde o paralelo da Igreja de Santo Isidro até ao Forte do Cão e o rio Âncora até à ponte do caminho de ferro.
Viana do Castelo	Desde o forte do Cão até a foz do rio Alto, definida pela intersecção do curso do rio com alinha da baixa-mar, com as seguintes coordenadas:	Rio Lima, desde a foz até à linha que une a torre da igreja de Vila Nau à torre da igreja Santa Maria de Moreira do Geraz; rio Cávado, desde a foz até à primeira ponte. primeira	**Esposende**	Desde a margem sul do rio Neiva até à foz do rio Alto, definida pela intersecção do curso do rio com a linha de baixa-mar, com as seguintes

	Latitude: 41º 28’ 2’’ N.; Longitude:8º 46’ 4’’ W.	ponte.		coordenadas: Latitude: 41º 28’ 2’’ N.; Longitude: 8º 46’ 4’’ W.; rio Cavado, desde a foz até à primeira ponte.
Póvoa do Varzim	Desde a foz do rio Alto, definida pela intercepção do curso do rio com a linha da baixa-mar, com as seguintes coordenadas: Latitude: 41º 28’ 2” N Longitude: 8º 46’ 4” W Até ao molhe Sul do Porto da Póvoa do Varzim			

Capitanias dos portos	**Jurisdição**		**Delegações Marítimas**	**Jurisdição**
	Na Costa	**Nos portos, rios, rias e lagos**		
Vila do Conde	Desde o molhe Sul do porto da Póvoa do Varzim até à Foz do rio Donda, definida pela intercepção do curso do rio com a linha da baixa-mar, com as seguintes coordenadas: Latitude: 41º 16’ 0” N; Longitude: 8º 43’ 6” W	Rio Ave até ao primeiro açude		

Leixões	Desde a foz do rio Donda, definida pela intercepção do curso do rio com a linha de baixa-mar, com as seguintes coordenadas: Latitude: 41º 16' 0" N; Longitude: 8º 43' 6" W Até à margem Norte da estrada da circunvalação da cidade do Porto, na foz do Douro no ponto de coordenadas: Latitude 41º 10' 2" N; Longitude: 8º 43' 5" W	Porto de Leixões e Docas		Rio Douro, desde a barragem do Carrapacho até ao limite do curso nacional do rio.
Douro Alterado pelo D. Reg. 5/85, de 16/1	Desde o cais de Carreiros, na foz do Douro, com seguintes coordenadas: Latitude: 41º 9' 22'' N.; Longitude: 8º 41' 4'' W. Até ao monte Negro, a sul da praia de Cortegaça.	Rio Douro até ao limite do curso nacional do rio e toda a lagoa de Esmoriz	**Régua**	Rio Douro, desde a barragem do Carrapatelo até ao limite do curso nacional do rio

Capitanias dos portos	**Jurisdição**		**Delegações Marítimas**	**Jurisdição**
	Na Costa	**Nos portos, rios, rias e lagos**		
Aveiro	Desde o Monte Negro, a Sul da Praia da Cortegaça até à margem Sul da Lagoa de Mira	Toda a Ria de Aveiro e o rio Vouga até à ponte do caminho de ferroe toda a lagoa de Esmoriz		
Figueira da Foz	Desde a margem Sul da Lagoa de Mira até Pedrógão, exclusivé, no ponto em que a ribeira entre esta povoação e a	Rio Mondego e rio Lavos e além da sua confluência até ao paralelo da marca do pontão		

	de Casal Ventoso encontra a linha da baixa-mar com as coordenadas: Latitude: 39º 55’ 4” N; Longitude: 8º 57’ 1” W			
Nazaré	Desde Pedrogão, exclusive, no ponto em que a ribeira entre esta povoação e a de Casal ventoso encontre a linha de baixa-mar, com as coordenadas: Latitude: 39º 55’ 4’’ N.; Longitude: 8º 57’ 1’’ W., Até à Pirâmide do Bouro.	Concha de S. Martinho do Porto, incluindo o rio Vau, até à ponte de passagem de Salir:	**S. Martinho do Porto**	Desde o monte do Facho até à Pirâmide do Douro.
Peniche	Desde a Pirâmide do Bouro até à ponta da foz (rio Sisandro) e as ilhas Berlengas.	Toda a lagoa de Óbidos		
Cascais	Desde a ponta da Foz (rio Sisandro) até à Torre de S. Julião da Barra, exclusive.		**Ericeira**	Desde a ponta da Foz (rio Sisandro) atéo forte de Santa Maria (ribeira do vale).

Capitanias dos portos	**Jurisdição**		**Delegações Marítimas**	**Jurisdição**
	Na Costa	**Nos portos, rios, rias e lagos**		
Lisboa Alterado pela Port. 811/87, de 26/9	Desde a Torre de S. Julião da Barra, inclusive, até ao paralelo junto ao junto ao lugar de Galherão (latitude: 38º 31´ 20´´).	Rio Tejo e os seus braços até Vila Franca de Xira (esteiro do Dr.Nogueira, na margem norte, e cabo de Vila Franca, na margem sul); rio Sorraia até à linha tirada da Pirâmide do Mouchão da Cabra; rio Coina até à ponte.	**Vila Franca de Xira.......** **Barreiro......**	Rio Tejo, na margem sul, desde o cabo de Vila Franca até à foz do Sorraia, e, na margem norte, desde o cais de Alhandra até Vila Franca de Xira (esteiro do Dr. Nogueira). Desde a foz do rio Sorraia até à ao Alfeite,

			Trafaria......	inclusive. Do Alfeite, exclusive, para oeste e a costa até ao paralelo ao junto lugar de Galherão (latitude: 38º 31´ 20´´).
Setúbal Alterado pela Port. 811/87, de 26/9	Desde o paralelo junto ao junto ao lugar de Galherão (latitude: 38º 31´ 20´´).	Lagoa de Albubeira, rio Sado, desde a foz até à ponte de Alcácer do Sal; rio Marateca até Zambujal.	**Sesimbra**	Desde o paralelo junto ao junto ao lugar de Galherão (latitude: 38º 31´ 20´´) até Barbas de cavalo.
Sines Alterado pela Port. 554/78, de 15/9	Desde a foz da ribeira das Fontainhas até a foz da ribeira de Seixe, definida pela intersecção do curso da ribeira com alinha de baixa-mar, com as seguintes coordenadas: Latitude:37º 26' 5'' N.; Longitude: 8º 47' 9'' W.;	Rio Mira até à linha tirada do Casal de D. Soeiro.		

Capitanias dos portos	**Jurisdição**		**Delegações Marítimas**	**Jurisdição**
	Na Costa	**Nos portos, rios, rias e lagos**		
Lagos	Desde a foz da Ribeira de Seixe, definida pela intersecção do curso da ribeira com a linha de baixa-mar, com as seguintes coordenadas: Latitude: 37º 26' 5'' N.; Longitude: 8º 47' 9'' W.; Até à margem oeste do rio	Rio Aljezur até 3 Km da foz; ribeira de Bensafrim até à ponte.	**Sagres**	Desde a foz da ribeira de Seixe, definida pela intersecção do curso da ribeira com a linha de baixa-mar, com as Seguintes coordenadas: Latitude: 37º 26' 5'' N.;

	de Alvor			Longitude: 8º 47’ 9’’ W.; até à foz da ribeira de Benacoitão, definida pela intersecção3 do curso da ribeira com a linha de baixa-mar, com as Seguintes coordenadas: Latitude: 37º 02’ 4’’ N.; Longitude: 8º 53’ 6’’ W.
Portimão	Desde a margem oeste do rio de Alvor até à foz da ribeira de Quarteira.	Rio de Alvor e seus braços; rio Arade até Silves, inclusive; rio Odelouca até à ponte; ribeira de Boina até ao porto de Vau; ribeira de Farelo até ao poço de Fuzeiro; ribeira de Odiáxere até Vale de Lama.	**Albufeira**	Ribeira de Espiche até à foz da ribeira da quarteira.
Faro	Desde a foz da ribeira de Quarteira até à barra artificial do porto comum Faro-Olhão.	Ria de Faro e seus canais	**Quarteira**	Desde a foz da ribeira de Quarteira até à barra do Ancão
Olhão	Desde a barra artificial do porto comum Faro-Olhão até ao meridiano da Capela de Nossa Senhora do Livramento (Longitude: 7º 43’ 7’’ W.)	Ria de Olhão e seus canais até à Torre de Aires.	**Fuzeta**	Desde o enfiamento da Pirâmide do Cabeço pela Torre das Vinhas (azimute verdadeiro, 342º,5) até ao meridiano da Capela de Nossa Senhora do Livramento (Longitude: 7º 43’ 7’’ W.) .

Capitanias dos portos	**Jurisdição**		**Delegações Marítimas**	**Jurisdição**
	Na Costa	**Nos portos, rios, rias e lagos**		
Tavira	Desde o meridiano da Capela de Nossa Senhora do Livramento (Longitude: 7º 43’ 7’’ W.) até ao meridiano da igreja de Cacela (Longitude: 7º 32’ 7’’ W.).	Ria de Tavira, desde a Torre de Aires à barra de Cacela, esteiro e ria de Tavira, desde a foz à ponte de caminho de ferro.		
Vila Real de				

Santo António	Desde o meridiano da igreja de Cacela Longitude: 7º 32' 7'' W.) até à foz do rio Guadiana (fronteira) .	Rio Guadiana até ao primeiro açude, a norte de Mértola; esteiro da Carrasqueira até à estrada de Castro Marim; esteiro da Lezíria até à estrada para Castro Marim; esteiro de Castro Marim até Forte do Registo; esteiro do Francisco, em toda a extensão.		
Funchal Alterado por D/L363/87, de 27/11	Ilhas da Madeira, Desertas e Selvagens			
Porto Santo Alterado por D/L363/87, de 27/11	Ilha de Porto Santo			

Capitanias dos portos	Jurisdição		Delegações Marítimas	Jurisdição
	Na Costa	Nos portos, rios, rias e lagos		
Ponta Delgada	Ilha de S. Miguel		**Ribeira Grande**. **Vila Franca do Campo.**	Costa da Ilha, compreendida entre a Ponta da Ribeira e a Ponta das Calhetas. Costa da Ilha, compreendida entre a Ponta da Galera e

				Ponta da Ribeira (pelo norte da ilha).
Vila do Porto	Ilhas de Santa Maria e Formigas.			
Angra do Heroísmo. Alterado pelo D/L 237/94, de 27/11	Ilhas Terceira (desde a Ponta das Contendas até à Ponta da Vila Nova por oeste) e Graciosa		**Santa Cruz (ilha Graciosa)**	A costa da ilha.
Praia da Vitória. Alterado pelo D/L 237/94, de 27/11	Ilha Terceira (desde a Ponta da Vila Nova para leste até à Ponta das Contedas).			
Horta Alterada pela Port. 172/78, de 30/3	Ilhas do Faial, Pico e S. Jorge.		**S. Roque (ilha do Pico)** **Lages (ilha do Pico)** **Velas (ilhas de S. Jorge)**	Desde o porto de Santo Amaro à Ponta de S. Mateus, por oeste. Desde a Ponta de S. Mateus ao porto de Santo Amaro, por este. A costa da ilha.
Santa Cruz (Ilha das Flores)	Ilha das Flores e Corvo			

QUADRO N.º 2

Albufeira	AL
Âncora	AN
Angra do Heroísmo	AH
Aveiro	A
Barreiro	B
Caminha	C
Cascais	CS

Douro	P
Ericeira	E
Esposende	ES
Faro	F
Figueira da Foz	FF
Funchal	FN
Fuzeta	FS
Horta	H
Lagos	LG
Lajes (ilha do Pico)	LP
Leixões	L
Lisboa	LX
Nazaré	N
Olhão	O
Peniche	PE
Ponta Delgada	PD
Portimão	PM
Porto Santo	PS
Póvoa de Varzim	PV
Quarteira	Q
Régua	RE*
Ribeira Grande	RG
S. Martinho do Porto	SM
S. Roque (ilha do Pico)	SR
Sagres	SA
Santa Cruz (ilha das Flores)	SF
Santa Cruz (ilha Graciosa)	SG
Sesimbra	SB
Setúbal	S
Sines	SN
Tavira	T
Trafaria	TR
Velas (ilhas de S. Jorge)	VE
Viana do Castelo	V
Vila do Conde	VC
Vila do Porto	VP
Vila Franca de Xira	VX
Vila Franca do Campo	VF
Vila da Praia da Vitória	VV
Vila Real de Santo António	VR

LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR

Port. 193/89, de 8/3________	Trata da Reforma de Registo das embarcações de Pesca.
D/L 189/94, de 5/7_________	Define o regime do Programa para o desenvolvimento Económico do Sector das Pescas (PROPESCAS).
Port. 577/94, de 12/7_______	Aprova o Regulamento do Regime de Apoio ao Ajustamento do Esforço de Pesca, relacionado com o disposto no D/L 189/94.
D/L 245/94, de 26/9________	Regulamenta a Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios.
D/L 295/94, de 16/11_______	Trata do número IMO – de Identificação de Navios.
D/L 190/98, de 10/7________	Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações (RSRE).
D/L 191/98, de 10/7________	Trata dos meios de salvação de embarcações que arvorem bandeira Portuguesa.
D/L 194/98, de 10/7________	Estabelece o Regime Jurídico da cabotagem marítima.
D/L 195/98, de 10/7________	Aprova o Regulamento de Inspecção de Navios Estrangeiros, (RINE).
D/L 196/98, de 10/7________	Estabelece o regime jurídico da actividade dos transportes marítimos.
D/L 197/98, de 10/7________	Estabelece o regime jurídico da actividade dos transportes com embarcações do tráfego local.
D/L 198/98, de 10/7________	Estabelece o regime jurídico da actividade do gestor de navios.
D/L 199/98, de 10/7________	Regulamento sobre a construção e modificação das embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares inferior a 12 m.
D/L 201/98, de 10/7________	Estabelece o estatuto legal do navio.
D/L 202/98, de 10/7________	Estabelece o regime de responsabilidade do proprietário do navio e disciplina a actuação das entidades que o representam.

Decreto-Lei n.° 189/94
de 5 de Julho

Sumário

Define o regime do Programa para o Desenvolvimento Económico do Sector das Pescas (PROPESCA)

O Quadro Comunitário de Apoio, para o período de vigência de 1994-1999, prevê para as intervenções estruturais comunitárias relativas a Portugal um Programa Operacional de Modernização do Tecido Económico, no qual se insere um Subprograma para o Sector das Pescas, adiante designado por Programa para o Desenvolvimento Económico do Sector das Pescas (PROPESCA).

Tal intervenção assenta o seu âmbito de actuação em quatro eixos estratégicos fundamentais, realçando-se a racionalização do esforço de pesca e a maximização do valor acrescentado do sector, o reforço da competitividade, o fortalecimento do tecido empresarial e a qualificação técnico-científica, visando consolidar e reforçar os resultados já induzidos pelas acções comunitárias anteriores, particularmente do Regulamento (CEE) n.° 4028/86 do Conselho, de 18 de Dezembro, e do Regulamento (CEE) n.° 4042/89 do Conselho, de 19 de Dezembro, relativos a acções comunitárias para o melhoramento e adaptação das estruturas de pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos produtos da pesca.

Neste contexto, reforça-se a actuação horizontal da gestão concertada do Instrumento Financeiro de Orientação das Pescas (IFOP), instituído pelo Regulamento (CEE) n.° 2080/93 do Conselho, de 20 de Julho, e regulamentado pelo Regulamento (CE) n.° 3699/93 do Conselho, de 21 de Dezembro, que define os critérios e condições das intervenções comunitárias com finalidade estrutural no sector das pescas, da aquicultura e da transformação dos seus produtos, do Fundo Social Europeu e do Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional.

Importa, pois, definir o quadro legal regulador do PROPESCA.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.° 1 do artigo 201.° da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.° - 1 - O presente diploma define o regime geral do Programa para o Desenvolvimento Económico do Sector das Pescas, adiante também designado por PROPESCA, do Quadro Comunitário de Apoio de 1994 a 1999.

2 - O regime definido no presente diploma e demais legislação complementar tem por âmbito de aplicação todo o território do continente.

Art. 2.° - 1 - O PROPESCA tem por objectivo garantir a sustentabilidade do sector das pescas mediante o restabelecimento do equilíbrio entre os recursos e o esforço de pesca e assegurar uma modernização do sector que aumente a produtividade e melhore a competitividade das empresas.

2 - Para prossecução dos objectivos enunciados no número anterior são estabelecidos os seguintes regimes de apoio:

a) Ajustamento do esforço de pesca;

b) Renovação e modernização da frota de pesca;

c) Transformação e comercialização dos produtos da pesca e da aquicultura;

d) Promoção dos produtos da pesca;

e) Desenvolvimento da aquicultura;

f) Valorização profissional;

g) Desenvolvimento de infra-estruturas dos portos de pesca;

h) Modernização dos equipamentos de postos de pesca;

i) Protecção de zonas marinhas;

j) Prospecção e investigação científica.

3 - Para além do disposto no número anterior, podem ainda ser contempladas medidas específicas que visem minorar os efeitos de acidentes de origem natural ou humana.

4 - Os regimes de apoio a conceder no âmbito do presente diploma são objecto de resolução do Conselho de Ministros, excepto quando se trata de apoios a conceder ao abrigo de regulamentos comunitários de natureza horizontal, caso em que são objecto de portaria do Ministro do Mar.

Art. 3.° - 1 - É criada a Comissão Consultiva do PROPESCA, composta pelos dirigentes máximos dos serviços do Ministério do Mar e ainda por quatro personalidades de reconhecido mérito ligadas ao sector da pesca designadas por despacho do Ministro do Mar.

2 - Compete à Comissão Consultiva do PROPESCA:

a) Pronunciar-se sobre o funcionamento e execução do PROPESCA tendo em vista a sua operacionalidade e máxima utilização;

b) Dar parecer sobre o impacte dos investimentos efectuados tendo em vista a avaliação do PROPESCA.

Art. 4.° - 1 - Os apoios financeiros a conceder aos projectos podem assumir, cumulativamente ou não, a forma de:

a) Bonificação de juros;

b) Ajudas financeiras a fundo perdido;

c) Subsídio reembolsável.

2 - O total dos apoios financeiros a conceder por projecto ou por candidato não pode exceder um valor a estabelecer em regulamentação específica.

3 - As condições de atribuição dos apoios financeiros, nomeadamente os seus montantes específicos, serão fixadas em regulamentação específica.

Art. 5.° - 1 - A atribuição dos apoios previstos no presente diploma e legislação complementar faz-se ao abrigo de contratos celebrados entre os beneficiários e o Instituto de Financiamento e Apoio ao Desenvolvimento da Agricultura e Pescas (IFADAP).

2 - Exceptuam-se do disposto no número anterior os apoios concedidos a organismos da Administração Pública.

Art. 6.° - 1 - Em caso de incumprimento pelos beneficiários das obrigações decorrentes dos contratos, o IFADAP pode modificar ou rescindir unilateralmente os contratos.

2 - Em caso de rescisão do contrato pelo IFADAP, o beneficiário será notificado para, no prazo de 15 dias, proceder à restituição das importâncias recebidas, acrescidas de juros à taxa legal, contados desde a data em que tais importâncias foram colocadas à sua disposição, sem prejuízo da aplicação de outras sanções previstas na lei.

3 - No caso de o reembolso não ser feito no prazo estabelecido no número anterior, passarão a incidir sobre as importâncias em dívida juros calculados à taxa moratória legalmente estabelecida, contados desde o termo do referido prazo e até ao efectivo reembolso.

4 - Verificada a situação prevista no número anterior, constitui-se ainda o beneficiário na obrigação de pagar ao IFADAP os encargos resultantes das despesas extrajudiciais para cobrança dos montantes devidos, fixando-se esta obrigação em 10% do valor total das quantias recebidas pelo beneficiário.

5 - O disposto nos n.os s 2, 3 e 4 é igualmente aplicável aos casos de modificação unilateral do contrato que determine a obrigação de devolução das importâncias recebidas.

6 - A rescisão do contrato pelo IFADAP também determina para os beneficiários a suspensão do direito de se candidatarem, individual ou colectivamente, quando participem em posição dominante, aos apoios previstos no presente diploma durante o restante período a que se refere o apoio, mas nunca por prazo inferior a três anos.

Art. 7.° O beneficiário poderá, mediante requerimento, desistir do apoio, desde que proceda à restituição das importâncias que haja recebido, acrescidas de juros calculados à taxa legal desde a data em que aquelas foram colocadas à sua disposição.

Art. 8.° - 1 - Constituem títulos executivos as certidões de dívida emitidas pelo IFADAP.

2 - As certidões referidas no número anterior devem indicar a data de emissão, a identificação e domicílio do devedor, a proveniência da dívida, a indicação, por extenso, do montante e a data a partir da qual são devidos juros e a importância sobre que incidem.

3 - Para as execuções instauradas ao abrigo do presente diploma é sempre competente o foro da comarca de Lisboa.

Art. 9.° Os apoios referidos no presente diploma e respectiva legislação complementar não são acumuláveis com quaisquer outros da mesma natureza.

Art. 10.° A Direcção-Geral de Pescas e o IFADAP, enquanto entidades responsáveis pela gestão e controlo do PROPESCA, prestarão à Inspecção-Geral de Finanças todas as informações necessárias à coordenação do sistema de controlo previsto no Decreto-Lei n.° 99/94, de 19 de Abril.

Art. 11.° São revogados os Decretos-Leis n.os 399/87, de 31 de Dezembro, 443/91, de 16 de Novembro, e 444/91, de 16 de Novembro, e as Portarias n.os 80/88, de 5 de Fevereiro, 3/89, de 2 de Janeiro, 172/90, de 6 de Março, 85/92, de 10 de Fevereiro, e 1239/92, de 31 de Dezembro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Maio de 1994. - Aníbal António Cavaco Silva - Eduardo de Almeida Catroga - Luís Francisco Valente de Oliveira - José Bernardo Veloso Falcão e Cunha - Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.

Promulgado em 25 de Junho de 1994.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 29 de Junho de 1994.

O Primeiro-Ministro, Aníbal António Cavaco Silva.

Decreto-Lei n.° 245/94
de 26 de Setembro

SUMÁRIO

Regulamenta a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios

Portugal aderiu à Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, pelo Decreto do Governo n.° 4/87, de 15 de Janeiro.

Esta Convenção estabelece princípios e regras uniformes a nível internacional para a determinação da arqueação dos navios a que se aplica.

Com o presente diploma pretende-se regulamentar a Convenção, estender a sua aplicação a todas as embarcações, com excepção das de recreio e dos navios de guerra, e ainda dar cumprimento ao Regulamento Comunitário (CEE) n.° 2930/86, de 22 de Setembro, relativamente às embarcações de pesca.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.° 1 do artigo 201.° da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.°
Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se a todas as embarcações nacionais, com excepção dos navios de guerra e das embarcações de recreio, aos quais se continua a aplicar legislação especial.

Artigo 2.°
Definição e tipos de arqueação

1 - Para efeitos do disposto no presente diploma a arqueação de uma embarcação compreende a arqueação bruta e a arqueação líquida.

A arqueação bruta representa a medida do volume total de uma embarcação, determinada em conformidade com as disposições do presente diploma.

3 - A arqueação líquida representa a medida da capacidade útil de uma embarcação, determinada em conformidade com as disposições do presente diploma.

Artigo 3.°
Entidade arqueadora

1 - A Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) é a entidade competente para determinar a arqueação das embarcações, reconhecer os respectivos cálculos e emitir os competentes certificados.

2 - As embarcações de tráfego local, com excepção das de passageiros, de pesca local e auxiliares locais desprovidas de motor, desde que sejam, nos termos da lei, dispensadas de aprovação de projecto de construção ou modificação, são arqueadas por peritos da capitania do local da arqueação, nomeados pelo capitão do porto, que emite o respectivo certificado.

3 - Dos certificados emitidos em conformidade com o número anterior são enviadas cópias à DGPNTM.

Artigo 4.°
Regras de arqueação

1 - As embarcações de comprimento igual ou superior a 24 m, que efectuem viagens internacionais, são arqueadas segundo as regras previstas na Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969 (Convenção de 1969), aprovada pelo Decreto n.° 4/87, de 15 de Janeiro.

2 - As embarcações não incluídas no número anterior, com excepção das de pesca, independentemente do seu comprimento e área de navegação, são arqueadas segundo as regras constantes do anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

3 - As embarcações de pesca não incluídas no n.° 1 são arqueadas tendo em consideração o estabelecido no Regulamento (CEE) n.° 2930/86, de 22 de Setembro.

Artigo 5.°
Apresentação de cálculos

Os projectos de construção ou de modificação de embarcações, a aprovação de projectos para efeitos de legalização das embarcações importadas, bem como o requerimento de certificados a emitir ao abrigo do artigo 7.° do Decreto-Lei n.° 150/88, de 28 de Abril, devem ser acompanhados dos cálculos de arqueação das respectivas embarcações de acordo com o disposto neste diploma.

Artigo 6.°
Emissão de certificados

1 - Relativamente às embarcações referidas no n.° 1 do artigo 4.° é emitido um Certificado Internacional de Arqueação (1969), de acordo com o modelo previsto no anexo II ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

2 - No que respeita às restantes embarcações, é emitido um certificado de arqueação, conforme modelo previsto no anexo III ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 7.°
Certificados especiais de arqueação

1 - Podem ser emitidos certificados especiais de arqueação, em conformidade com as regras estabelecidas pelas autoridades de outros Estados, quando tal seja exigido para a navegação em determinadas zonas.

2 - Os certificados referidos no número anterior são emitidos pela DGPNTM, tomando por base os cálculos efectuados por sociedade de classificação, reconhecida pelo Estado Português.

Artigo 8.°
Certificado de arqueação para efeitos dos registo provisório

1 - Os certificados de arqueação emitidos por administrações estrangeiras são considerados válidos para efeitos de registo provisório das embarcações nacionais.

2 - Nos casos previstos no número anterior, a DGPNTM ou a autoridade consular competente deve averbar no certificado de arqueação que o mesmo é reconhecido pelo Estado Português pelo prazo máximo de seis meses, contado a partir da data do registo provisório, e perde a sua validade no termo desse prazo.

Artigo 9.°
Aceitação dos cálculos de arqueação

A solicitação dos interessados, a DGPNTM homologa os cálculos de arqueação, desde que estes se mostrem devidamente elaborados, e emite os respectivos certificados com base nos mesmos.

Artigo 10.°
Emissão de certificados por sociedades de classificação

As sociedades de classificação autorizadas a emitir certificados de arqueação para navios registados no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) devem enviar à DGPNTM cópia dos cálculos de arqueação relativos aos certificados emitidos.

Artigo 11.°
Embarcações estrangeiras em portos nacionais

1 - O Estado Português reconhece como válidos, nos termos do artigo 11.° da Convenção de 1969, os certificados das embarcações estrangeiras emitidos pelas administrações dos Estados contratantes ao abrigo da mesma Convenção.
2 - No caso das embarcações estrangeiras não abrangidas pela Convenção de 1969, são aceites os certificados emitidos ao abrigo das regras em vigor nos países de registo.

Artigo 12.°
Modificações das embarcações

Os certificados de arqueação perdem a validade sempre que as embarcações sofram modificações que impliquem a alteração dos valores de arqueação.

Artigo 13.°
Comunicação da arqueação

Dos certificados emitidos pela DGPNTM é dado conhecimento à entidade competente para o registo da embarcação.

Artigo 14.°
Taxas

As taxas devidas pelos serviços prestados, no âmbito do presente diploma, são fixadas por portaria conjunta dos Ministros da Defesa Nacional e do Mar.

Artigo 15.°
Certificados emitidos ao abrigo de legislação anterior

Os certificados de arqueação emitidos ao abrigo de legislação anterior mantêm a sua validade, sem prejuízo da satisfação dos requisitos exigidos no presente diploma no que respeita às embarcações de pesca.

Artigo 16.°
Legislação a revogar

Fica revogada toda a legislação anterior respeitante à arqueação das embarcações abrangidas por este diploma.

Artigo 17.°
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Agosto de 1994. - Aníbal António Cavaco Silva - António Jorge de Figueiredo Lopes - José Manuel Durão Barroso - João Prates Bebiano.

Promulgado em 5 de Setembro de 1994.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 8 de Setembro de 1994.

O Primeiro-Ministro, Aníbal António Cavaco Silva.

ANEXO I

Regras para cálculos da arqueação bruta e líquida das embarcações não abrangidas pela Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969.

PARTE A

A arqueação bruta (GT) e a arqueação líquida (NT) das embarcações não abrangidas pela Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, são calculadas de acordo com o anexo I da referida Convenção Internacional.

PARTE B
Método simplificado para o cálculo das arqueações bruta e líquida

1 - O método simplificado para o cálculo da arqueação líquida pode ser aplicado a embarcações de comprimento entre perpendiculares inferior a 24 m, desde que a DGPNTM considere aceitável o seu resultado.

2 - O cálculo da arqueação bruta (GT) e da arqueação líquida (NT) das embarcações, utilizando o método simplificado, é efectuado através das seguintes fórmulas:

$GT = (V1 + V2) \times K1$

V1 = L x B x P x C

onde:

V1 é o volume do casco abaixo do pavimento superior, em metros cúbicos;

L é o comprimento entre perpendiculares definido no artigo 2 (8) da Convenção, em metros;

B é a boca definida na regra 2 (3) da Convenção, em metros;

P é o pontal de construção definido na regra 2 (2) (a) da Convenção, em metros;

C é a constante definida pela DGPNTM para cada tipo de embarcação;

V2 é o volume total de todos os espaços fechados sobre o pavimento superior, em metros cúbicos, excluindo o volume dos espaços referidos na regra 2 (5) da Convenção;

K1 é uma constante igual a 0,25.

NT = 0,30 x GT

3 - O valor da constante C, a aplicar no cálculo do volume abaixo do pavimento superior, para cada classe típica de embarcações, é definido por portaria do Ministro do Mar.

4 - A pedido do armador, o cálculo das arqueações bruta e líquida, pode ser efectuado de acordo com a parte A, devendo para tal ser apresentada a devida justificação.

ANEXO II
(Ver documento original)

ANEXO III
(Ver documento original)

Decreto-Lei n.° 295/94
de 16 de Novembro

A Organização Marítima Internacional (IMO) adoptou a Resolução A.600(15) - número IMO de identificação de navios.

Constitui objecto desta resolução aumentar os níveis de segurança, de prevenção da poluição e reduzir a fraude marítima, mediante a identificação permanente dos navios, com base num número inalterável, que constará dos respectivos certificados.

Na resolução do Conselho das Comunidades relativa a uma política de segurança marítima, recentemente adoptada, propõe-se, entre outras medidas, a execução da Resolução A.600(15) da IMO.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.° 1 do artigo 201.° da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.°
Objectivo

Pelo presente diploma é criado o número IMO de identificação de navios, adiante designado por «número IMO», o qual se manterá inalterável e acompanhará os navios ao longo da sua existência, constituindo um complemento da sua identificação.

Artigo 2.°
Número IMO

1 - O número IMO é composto pelo prefixo «IMO», seguido do correspondente número, constituído por sete dígitos.

2 - O número IMO é o número do Registo Lloyd's (Lloyd's Register) atribuído aos navios pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada DGPNTM.

Artigo 3.°
Aplicação

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, o número IMO é obrigatório para os navios de arqueação bruta igual ou superior a 100 que efectuem viagens internacionais.

2 - Para efeitos do número anterior, o conceito de viagem internacional é o que resulta do disposto na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, abreviadamente designada por SOLAS 1974: a viagem que se realiza desde um país ao qual se aplica a Convenção até um porto situado fora desse país, ou inversamente.

Artigo 4.°
Embarcações excluídas

Não são abrangidas pelo n.° 1 do artigo anterior as seguintes embarcações:

a) De pesca;

b) Sem meios mecânicos de propulsão;

c) De recreio;

d) Afectas a serviços especiais, nomeadamente de farol, de estação de serviço flutuante e de busca e salvamento;

e) De sustentação hidrodinâmica;

f) De guerra e unidades auxiliares de Marinha e transportes de tropas;

g) De madeira.

Artigo 5.°

Atribuição do número IMO

1 - No que respeita a novas construções ou a navios adquiridos no estrangeiro, o número IMO deve ser atribuído no acto do primeiro registo desses navios.

2 - Relativamente aos navios já registados, a atribuição do número IMO deve ocorrer aquando da realização de uma vistoria de renovação ou da emissão de um novo certificado.

Artigo 6.°
Documentos com o número IMO

1 - O número IMO deve constar obrigatoriamente do título de propriedade e do passaporte do navio, bem como de todos os certificados emitidos no âmbito das convenções da IMO adoptadas pelo Estado Português.

2 - O número IMO é também aposto nos certificados de arqueação emitidos para os canais do Suez e Panamá.

3 - A inserção do número IMO nos certificados deve ser feita, de preferência, junto do espaço destinado ao «Distintivo do navio, em números ou letras», conjuntamente com o indicativo de chamada.

Artigo 7.°
Obtenção do número IMO

Tendo em vista a observância do disposto no artigo antecedente, as entidades competentes para efectuar registos técnicos convencionais ou outros devem obter da DGPNTM a indicação dos respectivos números IMO a atribuir aos navios, conjuntamente com o respectivo indicativo de chamada.

Artigo 8.°
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 60 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Setembro de 1994. - Aníbal António Cavaco Silva - Joaquim Fernando Nogueira - Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.

Promulgado em 31 de Outubro de 1994.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 3 de Novembro de 1994.

O Primeiro-Ministro, Aníbal António Cavaco Silva.

Decreto-Lei n.º 190/98
de 10 de Julho

O Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações (RSRE) foi aprovado pelo Decreto n.º 45 267, de 24 de Setembro de 1963.

A distância da sua aprovação, no tempo, deixa desde logo a descoberto tanto as múltiplas alterações que entretanto lhe foram sendo introduzidas como a dispersão dos diplomas que foram possibilitando a sua actualização e modernização.

Por outro lado, é de fácil registo o desenvolvimento tecnológico alcançado no sector das comunicações, aí se incluindo os sistemas de radiocomunicações das embarcações, sempre com o objectivo de diminuir os sinistros de mar, em benefício da segurança da navegação e das pessoas embarcadas e da operacionalidade das embarcações.

O regulamento agora aprovado, tendo como objectivo dar resposta aos problemas que se deixaram evidenciados, suporta-se, em termos de moldura legal, num dispositivo jurídico sistematizador de todos os processos e procedimentos respeitantes ou relacionados com equipamentos radioeléctricos de embarcações.

De facto, o novo regulamento prevê regras relativas à aprovação e à certificação dos equipamentos radioeléctricos e outras respeitantes aos processos de instalação, de alteração, de operação e de licenciamento dos equipamentos em questão.

Por outro lado, nele se deixam enunciadas normas de competência a observar pelas entidades a quem é cometida a respectiva execução, adequadas e direccionadas por forma a poder-se responder com rapidez e eficiência às múltiplas solicitações dos armadores nacionais.

Finalmente, importa referir que para além de se fixarem condições que permitem à Administração cobrar receitas relativamente a serviços prestados na execução do regulamento, neste se prevê também um sistema contra-ordenacional equilibrado e sobretudo adequado à diversa natureza dos eventuais incumpridores.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto

É aprovado o Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações, anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º
Cobrança de taxas

Pelos serviços prestados relativos às vistorias, emissão de licenças e aprovação de equipamentos são devidas taxas, que constituirão receita própria da Direcção-Geral

de Portos, Navegação e Transportes Marítimos e cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 3.º
Validade dos certificados e das licenças já emitidos

A aplicação do Regulamento aprovado não prejudicará a validade dos certificados de aprovação do equipamento radioeléctrico e das licenças de estação de embarcações emitidas ao abrigo da legislação anterior.

Artigo 4.º
Norma revogatória

1 - São revogados o Decreto n.º 45 267, de 24 de Setembro de 1963, que aprovou o Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações, e ainda os Decretos n.os 46 420, de 5 de Julho de 1965, 48 869, de 18 de Fevereiro de 1969, e 218/71, de 24 de Maio, os Decretos-Leis n.os 122/91, de 21 de Março, e 144/95, de 14 de Junho, o artigo 135.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, e as Portarias n.os 1237/95, de 12 de Outubro, e 24 057, de 3 de Maio de 1969.
2 - Mantêm-se em vigor as Portaria n.os 1164/95, de 22 de Setembro, e n.º 1364/95, de 18 de Novembro.
3 - Consideram-se feitas ao Regulamento aprovado as referências que nos diplomas mantidos em vigor diziam respeito ao anterior Regulamento.

Artigo 5.º
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.
Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Cardona Gomes Cravinho.
Promulgado em 22 de Maio de 1998.
Publique-se.
O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.
Referendado em 5 de Junho de 1998.
O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ANEXO
Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações

CAPÍTULO I
Generalidades
Artigo 1.º
Objecto

O presente Regulamento tem por objecto fixar as regras respeitantes à aprovação e certificação dos equipamentos radioeléctricos e aos processos de instalação, de alteração, de utilização, de funcionamento e de licenciamento do equipamento radioeléctrico das embarcações.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

a) Convenção - a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e Emendas, em vigor no ordenamento jurídico português;

b) Regulamento das Radiocomunicações - o Regulamento das Radiocomunicações previsto no artigo 4.º da Constituição da União Internacional das Telecomunicações;

c) Estação - um ou vários emissores ou receptores, ou um conjunto de emissores e receptores, incluindo os acessórios necessários para assegurar, num dado local, um serviço de radiocomunicação;

d) Estação móvel - a estação do serviço móvel destinada a ser utilizada em movimento ou durante paragens em pontos não determinados;

e) Estação terrestre - a estação do serviço móvel não destinada a ser utilizada em movimento;

f) Estação costeira - a estação terrestre do serviço móvel marítimo;

g) Estação terrena costeira - a estação terrena do serviço fixo por satélite ou, em certos casos, do serviço móvel marítimo por satélite, situada num ponto determinado do solo e destinada a assegurar a ligação do serviço móvel marítimo por satélite;

h) Estação de embarcação - a estação móvel do serviço móvel marítimo colocada a bordo de uma embarcação não permanentemente amarrada e distinta de uma estação de embarcação de sobrevivência;

i) Estação terrena de embarcação - a estação terrena móvel do serviço móvel marítimo por satélite a bordo de uma embarcação;

j) Estação de comunicações de bordo - a estação móvel de fraca potência do serviço móvel marítimo destinada às comunicações internas a bordo, às comunicações com as embarcações de sobrevivência, no decurso de exercícios ou de operações de salvamento, às comunicações no seio de um grupo de embarcações rebocadas ou impelidas e às comunicações de instruções relativas à manobra dos cabos e à amarração;

k) Estação de embarcação de sobrevivência - a estação móvel do serviço móvel marítimo destinada unicamente a permitir o socorro dos náufragos e colocada numa embarcação de sobrevivência ou em qualquer outro equipamento de salvamento;

l) Estação de radiocomunicações de embarcação - a estação colocada a bordo de uma embarcação, que poderá ser uma estação de embarcação, uma estação terrena de embarcação, uma estação de comunicações de bordo ou uma estação de embarcação de sobrevivência ou ainda um conjunto de algumas destas estações;

m) Serviço móvel - o serviço de radiocomunicações entre estações móveis e terrestres ou entre estações móveis;

n) Serviço móvel marítimo - o serviço móvel entre estações costeiras e estações de embarcações, ou entre estações de embarcações ou entre estações de comunicações de bordo associadas, podendo igualmente participar neste serviço as estações de embarcações de sobrevivência e as estações de radiobaliza de localização de sinistros;

o) Serviço móvel marítimo por satélite - o serviço móvel por satélite no qual as estações terrenas móveis estão situadas a bordo de embarcações, podendo igualmente

participar neste serviço as estações de embarcações de sobrevivência e as estações de radiobaliza de localização de sinistros;

p) Equipamento radioeléctrico de uma embarcação - o conjunto dos equipamentos electrónicos que constitui a estação de radiocomunicações da embarcação e o equipamento de navegação de uma embarcação;

q) Equipamento de navegação - o equipamento radioeléctrico utilizado a bordo para auxílio à navegação, também designado por equipamento de radiodeterminação, que nas embarcações de recreio corresponde aos radares;

r) Embarcação ou navio - o engenho ou aparelho aquático utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte na água, incluindo plataformas flutuantes e submersíveis;

s) Armador - o proprietário, o afretador ou o responsável pela gestão técnica, náutica e comercial de uma embarcação;

t) Arqueação - a arqueação bruta de uma embarcação, determinada em conformidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Arqueação dos Navios, de 1969, para as embarcações a ela sujeitas, ou com as disposições dos diplomas nacionais em vigor.

Artigo 3.º
Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se:

a) Às embarcações nacionais, com exclusão das embarcações ao serviço das Forças Armadas ou das forças de segurança;

b) Às embarcações estrangeiras, no que respeita à utilização do equipamento radioeléctrico, em águas sob jurisdição nacional, de acordo com o disposto no Regulamento das Radiocomunicações.

Artigo 4.º
Equipamento radioeléctrico obrigatório

1 - As embarcações nacionais devem possuir a bordo o equipamento radioeléctrico previsto na Convenção e nos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações.

2 - Por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, será fixado o equipamento radioeléctrico para as embarcações nacionais não abrangidas pela Convenção ou pelos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações e estabelecido o regime de transição a aplicar aos equipamentos radioeléctricos instalados a bordo ao abrigo da legislação anterior.

Artigo 5.º
Equipamento radioeléctrico facultativo

1 - Para além do equipamento radioeléctrico obrigatório, as embarcações também podem dispor de equipamento de radiocomunicações que utilize as faixas de frequência do serviço móvel marítimo e do serviço móvel por satélite e de equipamento de navegação que trabalhe em faixas de radiodeterminação, de radionavegação e de radiolocalização.

2 - A bordo das embarcações é ainda permitida a utilização de equipamento portátil do serviço móvel que não seja marítimo, se autorizada pelo comandante ou mestre da embarcação e se não interferir com o funcionamento dos outros equipamentos radioeléctricos.

3 - Nas embarcações poderão ainda ser instalados, para fins específicos, nomeadamente experiências científicas ou de radiodeterminação, equipamentos radioeléctricos diferentes dos previstos nos números anteriores.

4 - Os equipamentos referidos nos n.os 2 e 3 deste artigo só podem ser utilizados depois de homologados ou de autorizados pelas entidades competentes.

Artigo 6.º
Equipamento radioeléctrico para certas áreas de navegação

1 - As embarcações que exerçam actividade em certas áreas de navegação podem ser obrigadas a instalar, temporária ou permanentemente, equipamento radioeléctrico adequado à sua segurança e à da navegação nessas áreas.

2 - A regulamentação da instalação de equipamento radioeléctrico prevista no número anterior será efectuada por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 7.º
Operação do equipamento radioeléctrico

1 - O equipamento radioeléctrico das embarcações só pode ser operado por pessoas devidamente habilitadas e depois de ter sido emitida a licença de estação de embarcação pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM).

2 - Nas comunicações estabelecidas entre uma estação de radiocomunicações de embarcação e outras estações devem ser observadas as regras previstas nos regulamentos que disciplinam a utilização do espectro radioeléctrico pelas estações de radiocomunicações do serviço móvel marítimo e do serviço móvel marítimo por satélite.

CAPÍTULO II
Aprovação e certificação dos equipamentos radioeléctricos

Artigo 8.º
Competência para aprovar e certificar equipamentos

O equipamento radioeléctrico só pode ser instalado ou colocado a bordo das embarcações depois de devidamente aprovado e certificado pela DGPNTM, nos termos dos artigos seguintes.

Artigo 9.º
Processo de aprovação

1 - O equipamento radioeléctrico das embarcações é aprovado pela DGPNTM, através da apreciação dos respectivos manuais e de ensaios laboratoriais ou mediante outros meios experimentais destinados a confirmar se o equipamento satisfaz as respectivas especificações técnicas.

2 - No processo de aprovação do equipamento radioeléctrico são tidas em conta as normas e as especificações seguintes:

a) Normas portuguesas publicadas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ);

b) Normas de carácter obrigatório com origem no direito comunitário;

c) Especificações técnicas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) e pela União Internacional das Telecomunicações (UIT);

d) Normas emanadas do Instituto Europeu de Normalização das Telecomunicações (ETSI), da Comissão Electrotécnica Internacional (CEI) e da Organização Internacional de Normalização (ISO);

e) Especificações técnicas elaboradas pela DGPNTM.

3 - Para efeitos do processo de aprovação é ainda exigido que as inscrições ou os lembretes do equipamento radioeléctrico sejam escritos em português, espanhol, francês ou inglês.

4 - No que se refere ao equipamento radioeléctrico para uso em embarcações de sobrevivência, as instruções de utilização devem ser escritas em português ou na língua comum a bordo, em caso de aprovação individual.

5 - A DGPNTM publicará, por aviso, na 3.ª série do Diário da República as referências às normas e especificações utilizadas na aprovação do equipamento radioeléctrico.

Artigo 10.º
Pedido de aprovação

1 - O pedido de aprovação do equipamento radioeléctrico deve ser acompanhado dos manuais completos em português, espanhol, francês ou inglês, contendo as características do equipamento, a sua descrição técnica, os esquemas electrónicos, as instruções de operação, os elementos identificativos dos diversos componentes da aparelhagem e as distâncias de segurança às agulhas magnéticas.

2 - No caso de equipamentos radioeléctricos destinados a ser utilizados em embarcações de sobrevivência, o pedido de aprovação deve ainda ser acompanhado da cópia das instruções de utilização em português ou na língua comum usada a bordo, em caso de aprovação individual.

Artigo 11.º
Equipamentos dispensados de aprovação

1 - Consideram-se dispensados de aprovação nacional os equipamentos radioeléctricos já certificados ao abrigo de convenções internacionais a que o Estado Português se tenha vinculado ou de legislação comunitária em vigor nos Estados membros.

2 - Nas situações previstas no número anterior, os armadores devem remeter à DGPNTM:

a) Documentação, emitida pelas administrações estrangeiras, comprovativa de que os equipamentos radioeléctricos foram certificados e satisfazem os requisitos operacionais das embarcações;

b) Os manuais completos dos equipamentos radioeléctricos referidos nos n.os 1 e 2 do artigo anterior.

Artigo 12.º
Emissão de certificados

1 - Compete à DGPNTM emitir os certificados de aprovação tipo ou individual, cujo modelo consta do anexo I a este Regulamento.

2 - Os certificados de aprovação tipo devem fazer menção das normas e das especificações do equipamento radioeléctrico a que respeitem e terão a validade que resultar das referidas normas e especificações.

3 - Os certificados de aprovação individual são emitidos para os equipamentos radioeléctricos que satisfaçam as especificações técnicas previstas no Regulamento das Radiocomunicações.

CAPÍTULO III
Instalação ou colocação a bordo, alteração e desmontagem do equipamento radioeléctrico

Artigo 13.º
Processo autorizativo

O equipamento radioeléctrico das embarcações só pode ser instalado ou colocado a bordo, alterado ou desmontado após autorização da DGPNTM.

Artigo 14.º

Pedido de instalação, de colocação, de alteração ou de desmontagem de equipamento radioeléctrico

1 - Os pedidos de instalação, de alteração ou de desmontagem do equipamento radioeléctrico são apresentados através de impresso próprio devidamente preenchido (ficha de autorização radioeléctrica), cujo modelo consta do anexo II a este Regulamento.

2 - Os pedidos de instalação do referido equipamento devem ainda ser acompanhados dos seguintes elementos:

a) Plano de montagem, tipo de arranjo geral, à escala e devidamente legendado, com a localização a bordo, em projecção vertical e horizontal das unidades dos equipamentos radioeléctricos, fontes de alimentação, baterias, quadros, agulhas magnéticas e antenas;

b) Esquema geral da instalação eléctrica das alimentações dos equipamentos a montar e do sistema de carga da bateria da fonte de energia de reserva, bem como a indicação da capacidade, marca e tipo das baterias.

3 - Os elementos referidos nas alíneas do número anterior podem ser apresentados sob a forma de memória descritiva, no caso de:

a) Embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares inferior a 24 m;

b) Outras embarcações que não sejam de pesca de arqueação inferior a 100.

4 - Os elementos exigidos para a instalação do equipamento radioeléctrico que constem do processo da embarcação podem ser apresentados para efeitos do disposto no n.º 2 deste artigo, desde que devidamente actualizados.

5 - Nos casos de pedidos de colocação a bordo de equipamento radioeléctrico portátil, apenas se exige a apresentação da ficha de autorização radioeléctrica, devidamente preenchida.

Artigo 15.º
Validade das autorizações

1 - As autorizações concedidas pela DGPNTM são comunicadas aos armadores, com indicação das condições a observar e dos respectivos prazos de validade, os quais não poderão ultrapassar 180 dias contados a partir da data dos respectivos despachos.

2 - As autorizações podem substituir as licenças de estação, nos termos previstos no artigo 42.º deste diploma.

Artigo 16.º
Equipamento radioeléctrico instalado ou alterado sem autorização

1 - Os armadores que adquiram embarcações com equipamento radioeléctrico instalado ou alterado sem autorização da DGPNTM devem regularizar a situação relativa a esse equipamento no prazo de 30 dias contados a partir da data de aquisição da embarcação.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, ter-se-ão em conta as situações seguintes:

a) Nos casos de aquisição de embarcações nacionais, os armadores devem proceder à regularização da situação relativa ao equipamento radioeléctrico, observando o disposto no artigo 14.º deste diploma;

b) Nos casos de aquisição de embarcações estrangeiras, os armadores devem proceder à apresentação da ficha de autorização radioeléctrica, devidamente preenchida, acompanhada da licença de estação (ou documentação equivalente) e dos manuais do equipamento radioeléctrico que não possua certificado de aprovação nacional.

Artigo 17.º
Funcionamento do equipamento radioeléctrico

1 - O equipamento radioeléctrico das embarcações deve ser mantido em condições que permitam o seu normal funcionamento.

2 - O equipamento radioeléctrico obrigatório que não satisfaça as condições de normal funcionamento deve ser substituído, reparado ou selado antes de a embarcação iniciar viagem, de modo a não se prejudicar o funcionamento de outros equipamentos e a garantir-se a segurança das embarcações.

3 - O equipamento radioeléctrico deficiente pode ser substituído temporariamente por equipamento equivalente, desde que devidamente aprovado.

4 - O pedido de substituição temporária é requerido à DGPNTM e deve indicar o tipo de avaria, o prazo previsível da reparação e as características sinaléticas do equipamento a instalar.

Artigo 18.º
Selagem do equipamento radioeléctrico

1 - O equipamento radioeléctrico instalado ou alterado sem autorização da DGPNTM deve ser desactivado e selado pelos inspectores ou pelos delegados da DGPNTM.

2 - O equipamento radioeléctrico instalado a bordo facultativamente pode ser selado, a pedido dos armadores.

3 - Os selos apostos no equipamento radioeléctrico só podem ser retirados pelos inspectores e delegados da DGPNTM e pelos comandantes ou mestres das embarcações devidamente autorizados.

Artigo 19.º
Equipamento radioeléctrico desactualizado

O equipamento radioeléctrico das embarcações que deixe de satisfazer as normas internacionais ou as especificações estabelecidas na lei nacional deve ser substituído, alterado ou desmontado, por determinação da DGPNTM, no prazo que for estabelecido.

CAPÍTULO IV
Estação de radiocomunicações de embarcação

Artigo 20.º
Estações obrigatórias a bordo

As embarcações devem possuir a bordo as estações que lhes sejam impostas pela Convenção e pelos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações.

Artigo 21.º
Localização da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação

A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser instaladas:

a) Em local próximo do governo da embarcação, de modo a garantir a sua máxima operacionalidade e segurança;

b) Em local ventilado e protegido das temperaturas extremas, da humidade e da água salgada.

Artigo 22.º
Protecção contra interferências

1 - No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, os circuitos eléctricos, os conversores, os geradores, os motores e a restante aparelhagem eléctrica existente devem ser providos de meios que garantam uma protecção eficaz contra ruídos e contra qualquer influência nefasta para outros equipamentos ou sistemas, de modo a assegurar a compatibilidade electromagnética.

2 - Nas embarcações de madeira ou de fibra de vidro deve haver uma chapa de fundo para a ligação à massa.

Artigo 23.º
Alojamento dos operadores

Nas embarcações que disponham de alojamentos, o alojamento do operador designado para operar o equipamento em situação de emergência deve situar-se o mais junto possível da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação.

Artigo 24.º
Alimentação principal da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação

1 - Nas embarcações que disponham de quadro eléctrico principal e de quadro eléctrico de emergência, a estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser alimentadas através de uma instalação fixa e directa, sendo automática a comutação entre as duas alimentações e proibida qualquer derivação para alimentar outros circuitos.

2 - A tensão da rede eléctrica de bordo, que alimenta o equipamento radioeléctrico das embarcações, deve ser mantida dentro de 10% do seu valor nominal.

3 - Na estação de embarcação e na estação terrena de embarcação instaladas em embarcações com arqueação superior a 100 ou em embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares igual ou superior a 24 m deve existir um voltímetro fixo que indique, a todo o momento, a tensão da rede de bordo.

4 - O voltímetro fixo existente nas estações pode fazer parte integrante de um dos equipamentos.

Artigo 25.º
Fonte de energia de reserva

1 - A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser alimentadas, em caso de falha na alimentação principal, por uma fonte de energia de reserva que satisfaça os requisitos previstos na Convenção e nos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações.

2 - As embarcações não abrangidas pela Convenção e pelos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações devem dispor, no mínimo, de uma fonte de energia de reserva com capacidade para seis horas de funcionamento (em recepção, seis horas, em transmissão à potência máxima, três horas, e na posição de espera, três horas), constituída por uma bateria de acumuladores protegida contra curtos-circuitos e inversões de corrente, cujo sistema de carga seja alimentado através do quadro principal de distribuição de energia eléctrica a bordo.

3 - Nas embarcações a navegar, as baterias de acumuladores devem manter-se carregadas e ser levadas diariamente à plena carga.

Artigo 26.º
Instalação e identificação da fonte de energia de reserva

1 - As baterias de acumuladores da fonte de energia de reserva, se o tipo de embarcação o permitir, devem ser instaladas na parte superior das embarcações o mais perto possível da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, a um nível não inferior ao do pavimento em que estas se encontrem e devidamente fixadas em caixa forrada com material anticorrosivo adequado pelo menos até à superfície superior dos elementos das baterias.

2 - As caixas das baterias dos acumuladores devem ser providas de abertura na parte superior e de um sistema adequado de ventilação.

3 - Se a embarcação possuir um compartimento exclusivamente reservado a baterias, o mesmo deve ser devidamente ventilado, não podendo nele ser instalada qualquer aparelhagem eléctrica de manobra e de seccionamento, quer independente, quer em quadro eléctrico, a não ser que a aparelhagem seja blindada à prova de explosão, bem visível, indicando «T. S. F.» ou «Rádio».

Artigo 27.º
Iluminação dos equipamentos

1 - A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser instaladas em local bem iluminado, através de um sistema fixo de iluminação, que permita a normal operação dos respectivos equipamentos e seja alimentado por uma fonte de energia de reserva, comandado por um interruptor ou por um sistema de comutação, marcados a vermelho.

2 - No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve existir um meio de iluminação portátil em situação de permanente funcionalidade.

Artigo 28.º
Antenas

1 - As antenas da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação devem ser instaladas de modo a não prejudicar as operações de carga e de descarga da embarcação e a garantir o melhor rendimento dos equipamentos a elas ligados.

2 - As embarcações de arqueação igual ou superior a 300 e com antena principal de fio instalada entre mastros devem ser equipadas com um dispositivo anti-ruptura.

3 - Nas embarcações destinadas a transportar combustíveis inflamáveis ou outras cargas perigosas, as antenas de emissão devem ser colocadas de modo a não se sobreporem aos respectivos tanques.

4 - Nos locais de passagem, as antenas de transmissão e as respectivas baixadas devem ter um comprimento suficiente de blindagem, de modo a garantir a segurança das pessoas embarcadas.

5 - As embarcações de arqueação igual ou superior a 300, com estações de ondas hectométricas (MF) ou de ondas decamétricas (HF), devem possuir um dispositivo de comutação de fácil manobra que permita:

a) Ligar o emissor principal ou outro a qualquer das antenas existentes;
b) Isolar a baixada das antenas;
c) Ligar a baixada das antenas à massa da embarcação.

Artigo 29.º
Relógio

Nas embarcações que efectuem viagens internacionais e nas embarcações em que o funcionamento da estação de embarcação ou da estação terrena de embarcação esteja sujeito a períodos de silêncio, deve existir no local dessas embarcações um relógio, de leitura fácil, a partir da posição normal do operador do equipamento das estações, com um diâmetro mínimo de 12,5 cm, indicando as horas, os minutos e os segundos, em tempo universal coordenado (UTC) e com os respectivos períodos de silêncio marcados a vermelho.

Artigo 30.º
Protecção contra incêndios

No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve existir um extintor de incêndios portátil, de pó químico seco ou equivalente, em condições de normal funcionamento

Artigo 31.º
Identificação da estação de radiocomunicações de embarcação

1 - Compete à DGPNTM consignar à estação de embarcação e à estação terrena de embarcação o respectivo indicativo de chamada.

2 - O indicativo de chamada deve ser afixado no local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, de forma bem visível da posição de trabalho do operador do equipamento radioeléctrico e junto a cada emissor de radiotelefonia, em local de fácil leitura.

3 - O indicativo de chamada, afixado no local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, deve ter letras e algarismos de dimensão não inferior a 2 cm de largura por 3 cm de altura.

4 - No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve haver um quadro, de leitura fácil, com o conjunto das identificações consignadas à estação pela DGPNTM, aí se incluindo a identificação da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, os números de chamada selectiva e o código da autoridade responsável pela contabilidade das comunicações efectuadas pelas estações da embarcação.

5 - Sempre que seja modificada qualquer identificação de uma estação, o armador é obrigado a efectuar as correspondentes alterações ao equipamento radioeléctrico da embarcação.

Artigo 32.º
Estado sinalético das estações das embarcações

A DGPNTM, através do Instituto das Comunicações de Portugal (ICP), manterá informada a UIT do estado sinalético de cada estação de radiocomunicações de embarcação.

Artigo 33.º
Entidade responsável pela contabilidade

1 - Por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, serão aprovadas as condições exigíveis às empresas que pretendam obter o estatuto de entidades responsáveis pela contabilidade das estações de radiocomunicações das embarcações e definido o seu processo de inscrição na DGPNTM.

2 - A DGPNTM atribuirá às entidades inscritas os respectivos códigos de identificação.

3 - Os armadores das embarcações cujas estações de radiocomunicação de embarcação estejam habilitadas a comunicar com estações costeiras ou terrenas costeiras estrangeiras são obrigados a celebrar contratos de prestação de serviços com as entidades que detiverem códigos de identificação de autoridades responsáveis pela contabilidade das estações de embarcação.

4 - Os operadores das estações de embarcação só podem utilizar o código de identificação de uma entidade com quem o armador da embarcação tenha celebrado contrato nos termos do número anterior.

Artigo 34.º
Quadro com instruções de emergência

1 - No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve existir um quadro, de fácil leitura para o operador de radiocomunicações, com as instruções sumárias de procedimento e de operação do equipamento em situação de emergência.

2 - Nas embarcações que disponham de equipamentos afectos ao sistema de socorro e de segurança marítima (GMDSS) deve existir um guia para a comunicação em situação de emergência, colocado próximo do local do governo da embarcação.

Artigo 35.º
Experimentação dos equipamentos de socorro

1 - Os equipamentos radioeléctricos destinados a ser utilizados em caso de emergência devem ser experimentados pelos operadores nomeados para operar o equipamento de emergência, utilizando, se possível, uma antena artificial e potência reduzida, com uma periodicidade que respeite as normas de segurança.

2 - As operações previstas no número anterior devem ser escrituradas no livro de registo do serviço de radiocomunicações, quando este existir, por lei.

Artigo 36.º
Diário de serviço de radiocomunicações

1 - As embarcações com estação de embarcação e estação terrena de embarcação devem possuir a bordo o livro de registo diário do serviço de radiocomunicações (diário de serviço de radiocomunicações).

2 - O disposto no presente artigo não de aplica às embarcações registadas na área local e às embarcações de arqueação inferior a 300 registadas na área de navegação costeira nacional.

Artigo 37.º
Qualificação dos operadores

1 - A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação só podem ser operadas por pessoas habilitadas e devidamente certificadas de acordo com as normas aprovadas por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

2 - Nas embarcações que possuam a bordo mais de um operador de radiocomunicações, um deles deve ser nomeado pelo comandante ou mestre da embarcação para operar os equipamentos em situação de emergência, sendo a nomeação registada no diário de serviço de radiocomunicações.

Artigo 38.º
Normas para operar a estação de radiocomunicações de embarcação

1 - A estação de radiocomunicações de embarcação deve ser operada de acordo com:

a) As disposições do Regulamento das Radiocomunicações;

b) As instruções do serviço radioeléctrico aprovadas por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território;

c) As normas aplicáveis à utilização do espectro radioeléctrico do serviço móvel marítimo por satélite;

d) As normas destinadas a evitar a transmissão de falsos alarmes de socorro aprovadas por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

2 - Os comandantes e os mestres das embarcações são responsáveis pelo cumprimento das normas, instruções e outras disposições relativas à operação da estação de radiocomunicações da embarcação a navegar.

3 - Os comandantes e os mestres das embarcações devem tomar as medidas necessárias para que os tripulantes responsáveis pela transmissão de alarmes de socorro sejam devidamente instruídos acerca do modo de operar todo o equipamento da embarcação que possa transmitir mensagens de socorro.

4 - As medidas tomadas ao abrigo do número anterior pelos comandantes ou mestres das embarcações devem ser registadas no diário de serviço de radiocomunicações.

Artigo 39.º
Documentos de serviço

Na estação de radiocomunicações de embarcação, para além da licença de estação da embarcação, do diário de serviço de radiocomunicações e dos certificados de operadores de radiocomunicações devem existir todos os documentos de serviço que constarem da portaria a publicar pelo Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

CAPÍTULO V
Licenças de estação de embarcação

Artigo 40.º
Licença de estação de embarcação

1 - A licença de estação de embarcação é o documento comprovativo de que o equipamento radioeléctrico da embarcação foi autorizado, instalado e funciona de acordo com os requisitos deste Regulamento e do Regulamento das Radiocomunicações.

2 - A licença de estação de embarcação deve estar disponível na estação de radiocomunicações da embarcação e em condições de ser exibida às autoridades competentes que o solicitem.

3 - A licença de estação de embarcação corresponde ao modelo constante do anexo III deste Regulamento.

4 - Quando seja emitida uma licença de estação referente a um equipamento de radiocomunicações portátil destinado a ser utilizado em mais de uma embarcação, a licença de estação não conterá nome de embarcação nem indicativo de chamada.

Artigo 41.º
Validade da licença de estação de embarcação

1 - A licença de estação de embarcação tem a seguinte validade:

a) Até um ano, para as embarcações com equipamento radioeléctrico obrigatório não abrangidas pela Convenção e pelos regulamentos de segurança nacionais que incluam a certificação das instalações radioeléctricas e pelas alíneas seguintes do n.º 1 deste artigo;

b) Até três anos, para as embarcações com equipamento radioeléctrico obrigatório constituído unicamente por uma instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF);

c) Até cinco anos, para as embarcações abrangidas pela Convenção e pelos regulamentos de segurança nacionais que incluam a certificação das instalações radioeléctricas, para as embarcações de recreio e para as embarcações com equipamento radioeléctrico facultativo;

d) Por tempo ilimitado, para as embarcações que não possuam qualquer emissor de radiocomunicações fazendo parte do equipamento radioeléctrico.

2 - A licença de estação de embarcação legalmente emitida por uma administração estrangeira é válida por um período máximo de 180 dias contados a partir da data do registo provisório da embarcação, devendo ser averbada na licença de estação, pela DGPNTM ou pela autoridade consular, o nome e o indicativo de chamada.

3 - A licença de estação referida no número anterior perde validade quando a embarcação seja vistoriada ou dê entrada num porto nacional.

4 - A requerimento do armador, devidamente fundamentado, nomeadamente para efeitos de conclusão de viagem ou de viagem para porto mais acessível à vistoria, o prazo de validade da licença de estação pode ser prorrogado pela DGPNTM até 150 dias contados a partir do fim de validade da licença.

Artigo 42.º
Substituição provisória da licença de estação de embarcação

A ficha de autorização radioeléctrica, com despacho favorável do director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, substitui provisoriamente a licença de estação no que se refere aos equipamentos nela mencionados, pelo tempo previsto nas alíneas seguintes:

a) Durante 12 meses após a data do despacho, se dos equipamentos autorizados apenas fizerem parte equipamentos de navegação, excluindo os radares;

b) Durante seis meses a contar da data do despacho, se dos equipamentos autorizados fizer parte qualquer receptor de radiocomunicações, radar, radiotelefone da banda do cidadão ou de VHF;

c) Durante três meses após a data do despacho, se dos equipamentos autorizados fizer parte qualquer emissor de radiocomunicações não referido na alínea anterior.

Artigo 43.º
Caducidade da licença de estação de embarcação

A licença de estação de embarcação perde validade se se verificar uma das seguintes situações:

a) Mudança de armador;

b) Alteração de categoria de correspondência pública;

c) Alteração do indicativo de chamada ou de qualquer outra identificação consignada à estação de embarcação;

d) Alteração da marca, do modelo ou do tipo do equipamento radioeléctrico.

CAPÍTULO VI
Vistorias e inspecções

Artigo 44.º
Vistorias e inspecções ao equipamento radioeléctrico

1 - O equipamento radioeléctrico das embarcações é vistoriado após a sua montagem ou quando for necessário revalidar a licença de estação de embarcação.

2 - A pedido dos armadores ou por iniciativa da DGPNTM, também podem ser efectuadas inspecções aos equipamentos radioeléctricos das embarcações.

3 - O inspector que vistoriar ou inspeccionar o equipamento radioeléctrico de uma embarcação deve elaborar o respectivo relatório, entregando o original na DGPNTM e uma cópia ao comandante, ao mestre ou ao responsável pela embarcação.

4 - Se o relatório concluir pela aprovação do equipamento radioeléctrico da embarcação, a cópia entregue ao comandante, ao mestre ou ao responsável pela embarcação substituirá a licença de estação, por um período de 90 dias contados a partir daquele em que ocorreu a referida vistoria ou inspecção.

Artigo 45.º
Pedido de vistoria

1 - As vistorias devem ser requeridas pelos armadores em tempo que permita efectuar os trabalhos e antes de expirarem os prazos de validade das licenças de estação.

2 - As vistorias são efectuadas no local, data e hora acordados pelo armador e a DGPNTM.

3 - Os armadores devem colocar as embarcações em condições adequadas à execução normal dos trabalhos.

Artigo 46.º
Condições de vistorias e de inspecção

1 - Os comandantes e os mestres das embarcações não podem impedir os inspectores ou os técnicos credenciados de efectuar vistorias ou inspecções ao equipamento radioeléctrico das embarcações.

2 - As vistorias e as inspecções devem ser efectuadas na presença do operador ou de pessoa habilitada a operar o equipamento radioeléctrico da embarcação.

3 - A não verificação do disposto no número anterior não impedirá a realização da vistoria ou da inspecção, se o inspector ou o técnico credenciado entender que pode efectuá-la em condições de segurança e obtiver acordo do comandante ou do mestre da embarcação.

Artigo 47.º
Inspectores

1 - As vistorias e as inspecções ao equipamento radioeléctrico das embarcações são efectuadas por:

a) Inspectores da DGPNTM; ou

b) Técnicos por esta credenciados; ou

c) Entidades públicas que estabeleçam acordo prévio com a DGPNTM.

2 - Os inspectores e técnicos previstos no número anterior devem exibir a sua identificação, quando solicitada, às autoridades competentes e aos comandantes, mestres ou responsáveis pelas embarcações.

CAPÍTULO VII
Contra-ordenações

Artigo 48.º
Regime contra-ordenacional

1 - As infracções às normas previstas no presente Regulamento constituem contra-ordenação punível com coima, nos termos dos artigos seguintes.

2 - A negligência e a tentativa são puníveis.

3 - Ao processo por infracção às disposições do presente Regulamento aplica-se o regime geral das contra-ordenações, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, e suas posteriores alterações.

Artigo 49.º
Competência sancionatória

1 - Compete à DGPNTM e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima (SAM) assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 - A aplicação das coimas compete ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, bem como aos capitães dos portos relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 - O montante das coimas cobradas em execução do presente Regulamento reverte:

a) Em 60% para o Estado;

b) Em 40% para as entidades autuantes.

Artigo 50.º

Fiscalização

Os documentos cuja existência a bordo é objecto de fiscalização pelo SAM são os seguintes:

Licença de estação da embarcação;

Certificado de operador de radiocomunicações.

Artigo 51.º

Das infracções em geral

A violação do disposto nos artigos 8.º, 13.º, 16.º, n.º 1, 21.º, 22.º, n.os 1 e 2, 24.º, n.os 1, 2 e 3, 25.º, n.os 1 e 3, 26.º, n.os 1, 2 e 3, 27.º, n.os 1 e 2, 28.º, n.os 1, 2 e 5, 29.º, 30.º, 31.º, n.os 2, 3 e 4, 34.º, n.os 1 e 2, 35.º, n.º 2, 36.º, n.º 1, 38.º, n.º 4, 39.º, 40.º, n.º 2, 41.º, n.os 1, 2, 3 e 4, 42.º, 44.º, n.os 1 e 4, e 45.º, n.º 1, por armadores, comandantes ou mestres e operadores de radiocomunicações constitui contra-ordenação, punível com coima de 5000$00 a 50 000$00.

Artigo 52.º
Das infracções graves ou muito graves cometidas pelos armadores

1 - Constitui infracção contra-ordenacional grave, punível com coima de 10 000$00 a 100 000$00, aplicável ao armador, a violação das disposições seguintes deste Regulamento: artigos 4.º, 6.º, 17.º, 23.º, 25.º, n.º 2, 28.º, n.os 3 e 4, 31.º, n.º 5, 33.º, n.º 3, e 37.º, n.º 1.

2 - Constitui infracção contra-ordenacional muito grave, punível com coima de 25 000$00 a 250 000$00, aplicável ao armador, a violação do disposto no artigo 7.º, n.º 1, deste Regulamento.

Artigo 53.º
Das infracções graves cometidas pelos comandantes ou mestres

Constitui infracção contra-ordenacional grave, punível com coima de 10 000$00 a 100 000$00, aplicável aos comandantes ou mestres das embarcações, a violação das disposições seguintes deste Regulamento: artigos 18.º, n.º 3, 37.º, n.º 2, 38.º, n.º 2, e 46.º, n.º 1.

Artigo 54.º
Das infracções graves ou muito graves cometidas pelos operadores de radiocomunicações

1 - Constitui infracção contra-ordenacional grave, punível com coima de 10 000$00 a 100 000$00, aplicável aos operadores de radiocomunicações, a violação das disposições seguintes deste Regulamento: artigos 7.º, n.º 2, 33.º, n.º 4, 35.º, n.º 1, e 38.º, n.º 1, alíneas a), b) e c).

2 - Constitui infracção contra-ordenacional muito grave, punível com coima de 25 000$00 a 250 000$00, aplicável aos operadores de radiocomunicações, a violação do disposto no artigo 38.º, n.º 1, alínea d), deste Regulamento.

Artigo 55.º
Sanções acessórias

1 - Como sanção acessória, poderá ser apreendido e declarado perdido a favor do Estado, ao abrigo do artigo 21.º, n.º 1, alínea a), do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, o equipamento radioeléctrico que não tenha sido aprovado nos termos do artigo 8.º e cuja instalação ou colocação a bordo não tenha sido autorizada nos termos do artigo 13.º

2 - No caso de serem cometidas três ou mais infracções graves ou muito graves previstas nos artigos 52.º e 53.º em cada período de cinco anos contados a partir do dia da primeira infracção, a DGPNTM também poderá impor como sanção acessória aos operadores de radiocomunicações, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, alínea g), do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, a suspensão de actividade por um período de 30 dias a 1 ano.

Artigo 56.º
Comunicação das decisões

1 - Os órgãos do SAM devem remeter à DGPNTM cópia das decisões finais proferidas em processo contra-ordenacional por violação deste Regulamento.

2 - A DGPNTM elaborará um registo dos infractores e das coimas que lhes forem aplicadas.

Decreto-Lei n.º 191/98
de 10 de Julho

O regime jurídico aplicável aos meios de salvação encontra-se estabelecido no Regulamento dos Meios de Salvação a Bordo dos Navios de Comércio, de Pesca e de Recreio, aprovado pelo Decreto n.º 41 655, de 29 de Maio de 1958.

Em face dos avanços tecnológicos verificados, este diploma encontra-se desactualizado, não correspondendo já às exigências impostas em matéria de segurança das embarcações.

O diploma que agora se publica representa um inegável progresso, pois, para além de permitir a simpliflicação de procedimentos, racionalizando o sistema de vistorias e de certificação dos meios de salvação, dá também acolhimento, simultaneamente, a princípios e a regras consagrados na Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, a que Portugal se encontra vinculado.

Assim, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto e âmbito

1 - O presente diploma estabelece as especificações técnicas, as condições de aprovação, de certificação e de marcação, os requisitos de manutenção a bordo e as vistorias aos meios de salvação das embarcações que arvorem bandeira portuguesa.

2 - É aprovado o Regulamento dos Meios de Salvação, que vem publicado em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Definições

1 - Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) Regulamento - o Regulamento dos Meios de Salvação, constante do anexo n.º 1 a este diploma;

b) Convenção - a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974;

c) Meios de salvação - os equipamentos individuais, colectivos e de alerta colocados a bordo dos navios para utilização em caso de sinistro;

d) Arqueação - a arqueação bruta de uma embarcação, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro;

e) Embarcação ou navio - o engenho aquático utilizado ou susceptível de ser utilizado na água como meio de transporte e com outra finalidade, aqui se incluindo, nomeadamente, as plataformas flutuantes e os pontões;

f) Embarcação nova - aquela cujo assentamento da quilha ou estado de construção equivalente é posterior à data da entrada em vigor deste diploma;

g) Embarcação existente - a que não pode classificar-se como nova;

h) Embarcação de passageiros - a embarcação destinada a transportar mais de 12 passageiros, tal como estes são definidos na Convenção;

i) Embarcação de sobrevivência - a embarcação destinada a acolher pessoas em perigo, desde o momento em que abandonem o navio;

j) Embarcação de socorro - a embarcação destinada a salvar pessoas em perigo no mar e capaz de reunir as embarcações de sobrevivência;

k) Lotação máxima - o número máximo de pessoas que podem embarcar, de acordo com as condições estruturais, de estabilidade e de habitabilidade do navio;

l) Aprovação individual - aquela que se destina a verificar a conformidade de um protótipo de determinada marca e modelo com as especificações técnicas que lhe são aplicáveis, sendo essa verificação válida apenas para a unidade verificada;

m) Aprovação tipo - aquela que se destina a verificar a conformidade de um protótipo de determinada marca e modelo com as especificações técnicas que lhe são aplicáveis, sendo essa verificação válida para todos os equipamentos idênticos construídos;

n) Jangada SOLAS - uma embarcação de sobrevivência que satisfaz os requisitos dos capítulos 19, 20 ou 21 do Regulamento;

o) Comprimento - o comprimento igual a 96% do comprimento total, medido sobre uma linha de água situada a uma altura acima da quilha, e a 85% do pontal mínimo de construção, medido a partir da face superior da quilha, ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este comprimento for maior, devendo, nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento ser paralela à linha de água carregada do projecto;

p) Libertação automática - o processo automático de colocação de uma embarcação de sobrevivência na água, em resultado do afundamento do navio;

q) Colocação na água por queda livre - o processo de colocação na água de uma embarcação de sobrevivência, com o equipamento e as pessoas embarcadas, em resultado do accionamento de um mecanismo sem meios retardadores de descida;

r) Dispositivo ou meio de colocação na água - o sistema que permite transferir a embarcação de sobrevivência ou de socorro da posição em que se encontra a bordo para a posição de colocada na água, a flutuar e em segurança;

s) Fato de imersão - o fato protector que reduz a perda de calor do corpo de um sobrevivente imerso em água fria;

t) Ajuda térmica - o saco ou fato de material impermeável e de baixa condutibilidade térmica.

2 - Para os efeitos previstos no presente diploma, são ainda susceptíveis da aplicação outras definições constantes da Convenção.

Artigo 3.º

Meios de salvação das embarcações que arvorem bandeira portuguesa

As embarcações que arvorem bandeira portuguesa devem possuir a bordo os meios de salvação previstos:

a) Na Convenção, relativamente às embarcações por ela abrangidas;

b) No Regulamento, para as restantes embarcações.

Artigo 4.º

Competência para aprovar os meios de salvação

1 - Os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvorem bandeira portuguesa carecem de ser aprovados nos termos do presente diploma.

2 - Compete à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM, aprovar os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvorem bandeira portuguesa.

3 - A aprovação dos meios de salvação é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de documentação respeitante às características técnicas dos equipamentos, das inscrições ou dos lembretes a fixar nos mesmos e das instruções de operação em português.

Artigo 5.º
Aprovação dos meios de salvação

1 - A aprovação dos meios de salvação destina-se a apreciar as características dos equipamentos, mediante ensaios laboratoriais ou outros meios experimentais, por forma a apurar se aqueles satisfazem as especificações técnicas que lhes são aplicáveis.

2 - No processo de aprovação serão tidos em conta:

a) As normas publicadas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ);

b) As especificações técnicas adoptadas em resoluções da Organização Marítima Internacional (IMO);

c) As especificações técnicas da Organização Internacional de Normalização (ISO);

d) Os requisitos dos meios de salvação que constam da parte II do Regulamento;

e) As especificações técnicas publicadas pela DGPNTM.

3 - No processo de aprovação dos meios de salvação são também admitidos os resultados de ensaios laboratoriais efectuados por entidades competentes de outros Estados, desde que os padrões de aprovação utilizados sejam equivalentes aos previstos na legislação nacional.

4 - A DGPNTM publicará, por aviso, na 3.ª série do Diário da República as referências às normas aplicáveis e às especificações técnicas a ter em conta na aprovação dos meios de salvação.

Artigo 6.º
Certificados de aprovação

1 - Compete à DGPNTM emitir os certificados de aprovação tipo e individual dos meios de salvação, cujo modelo consta do anexo n.º 2 a este diploma, do qual faz parte integrante.

2 - O certificado de aprovação deve fazer menção das normas e especificações aplicáveis aos meios de salvação aprovados, do tipo de embarcação e da área de navegação onde a embarcação pode ser utilizada.

Artigo 7.º

Validade dos certificados de aprovação tipo

1 - Os certificados de aprovação tipo são válidos por cinco anos contados a partir da data de emissão.

2 - Os certificados perdem a validade se os materiais ou os equipamentos a que respeitem deixarem de corresponder aos protótipos aprovados.

3 - Compete à DGPNTM declarar a perda de validade dos certificados, decisão que será de imediato comunicada aos interessados.

Artigo 8.º
Meios de salvação dispensados de aprovação

1 - Ficam dispensados de aprovação os meios de salvação aprovados e certificados ao abrigo de acordos a que o Estado Português se ache vinculado ou de legislação em vigor nos Estados membros da Comunidade Europeia.

2 - Os meios de salvação de embarcações que arvorem pavilhão estrangeiro e se destinem a ser registadas em território nacional não carecem de aprovação, ficando, no entanto, sujeitos a uma vistoria a efectuar pela DGPNTM.

3 - As dispensas de aprovação devem ser solicitadas à DGPNTM pelos armadores ou pelos seus representantes legais, devendo o pedido ser acompanhado dos elementos relativos às características técnicas dos equipamentos e dos respectivos certificados de aprovação.

4 - A vistoria referida no n.º 2 destina-se a comprovar se os meios de salvação instalados possuem requisitos técnicos equivalentes aos previstos no presente diploma.

Artigo 9.º
Plano de segurança

1 - As embarcações de passageiros e as de comprimento superior a 24 m devem possuir a bordo um plano de segurança, aprovado pela DGPNTM, contendo a localização dos meios de salvação, a indicação das saídas conducentes às embarcações de sobrevivência e a sinalização indicadora dos respectivos percursos.

2 - O plano de segurança deve ser afixado a bordo, em local ou locais acessíveis e de fácil consulta pelos tripulantes e passageiros.

Artigo 10.º
Marcações nos meios de salvação

1 - Os meios de salvação aprovados pela DGPNTM ao abrigo do presente diploma, incluindo os sinais visuais de socorro, devem possuir etiquetas, em material resistente e durável, indicando a marca, o tipo, o nome do fabricante e o número de aprovação atribuído.

2 - A colocação das etiquetas referidas no número anterior é da responsabilidade da entidade que requerer a aprovação dos meios de salvação.

3 - As embarcações de sobrevivência, as embarcações de socorro e os meios de salvação individuais devem possuir a inscrição do nome do navio e do respectivo porto de registo.

4 - Os meios de salvação que contenham materiais perecíveis devem possuir marcação indicativa do período de validade desses materiais, de acordo com o que for indicado pelos respectivos fabricantes.

Artigo 11.º
Acondicionamento de meios de salvação em locais fechados

Sempre que os meios de salvação sejam acondicionados em armários ou em locais protegidos, é obrigatório:

a) Um fácil acesso aos meios de salvação, não sendo admissível a utilização de fechaduras;

b) A existência de sinalização bem visível, indicando os meios de salvação acondicionados.

Artigo 12.º
Manutenção e inspecções periódicas

1 - Os navios dotados de embarcações salva-vidas ou de socorro devem possuir a bordo instruções claras e precisas sobre manutenção, apropriadamente ilustradas e contendo, relativamente a cada equipamento:

a) Lista das operações de inspecção a efectuar;

b) Instruções sobre manutenção e reparação;

c) Programa de manutenção periódica;

d) Diagramas dos pontos de lubrificação e indicação dos lubrificantes recomendados;

e) Lista dos elementos sujeitos a substituição;

f) Registo de dados relativos à manutenção e às inspecções.

2 - Os cabos dos dispositivos utilizados para colocar na água as embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser invertidos, em períodos que não excedam 30 meses, e renovados, em períodos de tempo não superiores a 5 anos.

3 - Os tripulantes das embarcações devem efectuar, semanalmente, os ensaios e as inspecções seguintes:

a) Colocação em funcionamento dos motores das embarcações salva-vidas e de socorro, pelo menos durante três minutos, em marcha a vante e a ré;

b) Inspecção visual, destinada a confirmar a prontidão para uso, a todas as embarcações de sobrevivência e de socorro e aos dispositivos de lançamento à água.

4 - Os tripulantes das embarcações devem efectuar, mensalmente, as inspecções aos equipamentos dos meios de salvação, incluindo o equipamento das embarcações salva-vidas, observando as operações previstas na alínea a) do n.º 1 deste artigo.

5 - As jangadas pneumáticas e os dispositivos hidrostáticos de libertação automática devem ser revistos com a periodicidade prevista no Decreto-Lei n.º 103/95, de 19 de Maio.

Artigo 13.º
Meios de salvação em situações especiais

1 - Os meios de salvação das embarcações autorizadas a efectuar viagens que ultrapassem as respectivas áreas de navegação, ou das embarcações existentes que não possuam relatório de inspecção aos meios de salvação, serão fixados pela DGPNTM, a pedido dos interessados.

2 - A DGPNTM poderá autorizar a instalação de equipamentos alternativos nas embarcações que não disponham de espaço suficiente para instalar as embarcações de sobrevivência e de socorro previstas no Regulamento.

Artigo 14.º
Vistorias aos meios de salvação

1 - As vistorias aos meios de salvação destinam-se a verificar a sua conformidade com os meios fixados, as condições de montagem e de manutenção, bem como a sua aprovação.

2 - As vistorias referidas no número anterior devem ser efectuadas conjuntamente com as vistorias respeitantes à construção, à modificação, ao registo sob pavilhão nacional ou à renovação do certificado de navegabilidade das embarcações.

3 - Os meios de salvação e a indicação do número de pessoas para que são suficientes devem constar dos certificados de navegabilidade, não podendo esse número exceder a lotação máxima da embarcação

Artigo 15.º
Aprovação de taxas

Pelos serviços prestados relativos às vistorias e à aprovação dos meios de salvação são devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 16.º
Competência sancionatória

1 - Compete à DGPNTM e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 - A aplicação das coimas compete ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, bem como aos capitães dos portos relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 - O montante das coimas aplicadas em execução do presente diploma reverte:

a) Em 60% para o Estado;

b) Em 40% para a entidade autuante.

Artigo 17.º
Contra-ordenações

1 - Constitui contra-ordenação, punível com coima, qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 - A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 - Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 18.º
Embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro

Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 700 000$00 aos comandantes ou mestres que efectuem viagens com embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro, violando o disposto no artigo 3.º deste diploma.

Artigo 19.º
Embarcações que não possuam a bordo outros meios de salvação

Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000$00 e máximo de 500 000$00 aos comandantes e mestres das embarcações que efectuem viagens com embarcações que não possuam bóias de salvação, coletes de salvação, sinais visuais de socorro e restantes meios de salvação, violando o disposto no artigo 3.º deste diploma.

Artigo 20.º
Outras infracções

Será aplicada coima de montante mínimo de 25 000$00 e máximo de 250 000$00 aos comandantes e mestres das embarcações que efectuem viagens:

a) Utilizando meios de salvação não aprovados, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º;

b) Sem o plano de segurança, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º;

c) Com meios de salvação que não tenham as devidas marcações, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º;

d) Com meios de salvação indevidamente acondicionados, violando o disposto no artigo 11.º;

e) Sempre que não existam a bordo as instruções de manutenção, violando o disposto no n.º 1 do artigo 12.º;

f) Com jangadas pneumáticas ou dispositivos hidrostáticos de libertação automática não inspeccionados, violando o disposto no n.º 5 do artigo 12.º

Artigo 21.º
Disposições transitórias

1 - Os relatórios de inspecção aos meios de salvação das embarcações elaborados ao abrigo da legislação anterior serão válidos até à renovação dos certificados de navegabilidade das embarcações.

2 - Os elementos constantes dos relatórios de inspecção aos meios de salvação, assim como as alterações a que estes sejam sujeitos, devem ser transpostos para os novos certificados de navegabilidade.

3 - As disposições constantes da parte I do Regulamento só serão aplicadas às embarcações já existentes depois de decorridos dois anos contados da data da entrada em vigor do presente diploma.

4 - Caso seja requerida a renovação do certificado de navegabilidade das embarcações referidas no número anterior, só lhes será aplicável o disposto na parte I do Regulamento a partir da segunda renovação do certificado.

Artigo 22.º
Norma revogatória

São revogados por este diploma o Decreto n.º 41 655, de 29 de Maio de 1958, a Portaria n.º 17 453, de 9 de Dezembro de 1959, e ainda a alínea h) do n.º 1 do artigo 121.º e o artigo 134.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho.

Artigo 23.º
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Carlos da Costa Ferreira da Silva - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ANEXO N.º 1
Regulamento dos Meios de Salvação

PARTE I
Meios de salvação para as embarcações

CAPÍTULO 1
Embarcações de comércio

SUBCAPÍTULO 1
Navios de carga registados no longo curso, na cabotagem ou na costeira internacional não abrangidos pela Convenção

Artigo 1.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os navios de carga devem ter:

a) Uma ou mais embarcações salva-vidas com capacidade para acomodar a cada bordo do navio o número total das pessoas embarcadas, satisfazendo os requisitos previstos nos capítulos 15 e 16;

b) Adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS que possam ser colocadas na água por qualquer dos bordos do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e, no caso de não se poder transferir prontamente a jangada ou jangadas pneumáticas, para colocação na água a qualquer dos bordos, a capacidade, a cada bordo, deve ser suficiente para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 - Em alternativa ao disposto no número anterior, os navios de carga podem ter:

a) Uma ou mais embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16 e possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio e com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas; e

b) Adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

3 - Os navios de carga com menos de 85 m de comprimento, com excepção dos navios-tanques, químicos ou de transporte de gás, podem ter a cada bordo, em alternativa ao exigido nos n.os 1 ou 2, uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar a cada bordo o número total das pessoas embarcadas.

4 - Os navios-tanques, químicos ou de transporte de gás que produzam vapores ou gases tóxicos devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 17.

5 - Os navios-tanques, químicos e de transporte de gás que transportem cargas cujo ponto de inflamação se dê a uma temperatura que não exceda 60º devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 18.

Artigo 2.º
Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de carga, as jangadas pneumáticas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as

jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 3.º
Embarcações de socorro

Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos do capítulo 24, podendo uma embarcação salva-vidas substituir a embarcação de socorro, desde que satisfaça os requisitos desta última.

Artigo 4.º
Meios de salvação individuais

1 - Os navios de carga devem possuir bóias de salvação:

a) Com retenida de 30 m, num mínimo para dois, uma a cada bordo;

b) Com sinal luminoso para metade do número total de bóias, devendo duas destas bóias possuir também sinal fumígeno, e a possibilidade do lançamento à água accionado da ponte do navio, no caso de navios com mais de 24 m.

2 - O número total de bóias não deve ser inferior a oito nos navios com comprimento igual ou superior a 24 m, e a quatro, nos restantes.

3 - Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto em número igual ao das pessoas embarcadas e mais dois.

4 - Nos navios de carga devem existir três fatos de imersão hipotérmicos.

5 - Nos navios de carga devem existir a bordo ajudas térmicas para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 5.º
Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 6.º
Aparelho lança-cabos

Os navios de carga devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2
Navios de passageiros registados na costeira nacional ou no tráfego local efectuando viagens interilhas de cada Região Autónoma

Artigo 7.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os navios de passageiros referidos neste subcapítulo devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15 e 16, distribuídas de modo uniforme a cada bordo do navio e com capacidade suficiente para acomodar pelo menos 30% do número total das pessoas embarcadas, e jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com a capacidade necessária para que, adicionadas à capacidade das embarcações salva-vidas, possam, em conjunto, acomodar o número total de pessoas embarcadas, devendo as jangadas dispor de dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo, no caso de navios novos.

2 - Adicionalmente ao exigido no número anterior, os navios de passageiros devem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar pelo menos 25% do número total de pessoas embarcadas, e, tratando-se de navios novos, devem estas jangadas ser servidas pelo menos por dois dispositivos de colocação na água, um a cada bordo.

3 - Em alternativa ao exigido nos números anteriores, os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 ou cujo número de pessoas embarcadas seja inferior a 200 pessoas deverão observar os seguintes requisitos:

a) Tratando-se de navios novos, devem os mesmos possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar 110% do número total das pessoas embarcadas;

b) No caso de navios existentes, devem os mesmos possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar 100% do número total das pessoas embarcadas.

Artigo 8.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de passageiros, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automática que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 9.º
Embarcações de socorro

1 - Os navios de passageiros com arqueação bruta igual ou superior a 500 devem possuir, no mínimo, duas embarcações de socorro, uma a cada bordo do navio, que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 24.

2 - Os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

3 - Os navios de passageiros com comprimento inferior a 24 m são dispensados de embarcação de socorro caso satisfaçam os seguintes requisitos:

a) Possuam equipamentos que permitam a recuperação de uma pessoa que tenha caído à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

c) Possuam capacidade de manobra suficiente que permita aproximarem-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

4 - A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

Artigo 10.º
Meios de salvação individuais

1 - Os navios de passageiros devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

2 - Os navios de passageiros devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10% das pessoas embarcadas.

3 - Nas embarcações novas, os coletes devem possuir sinal luminoso.

Artigo 11.º
Sinais visuais de socorro

Os navios de passageiros devem possuir seis sinais de pára-quedas e seis fachos de mão.

Artigo 12.º
Aparelho lança-cabos

Os navios de passageiros com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3
Navios de carga registados na costeira nacional ou no tráfego local efectuando viagens interilhas de cada Região Autónoma

Artigo 13.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os navios de carga referidos neste subcapítulo 3 devem ter uma ou mais embarcações salva-vidas com capacidade para acomodar a cada bordo do navio o número total das pessoas embarcadas e que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15 e 16.

2 - Adicionalmente ao exigido no número anterior, os navios de carga devem ter uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, que possam ser colocadas na água por qualquer dos bordos do navio e com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

3 - Em alternativa ao exigido nos números anteriores, os navios de carga deverão ter uma ou mais embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16 e, adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

4 - Os navios de carga com menos de 85 m de comprimento, excluindo os navios-tanques, químicos ou de transporte de gás, podem ter a cada bordo, em alternativa ao exigido nos n.os 1 e 2 deste artigo, uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar a cada bordo o número total das pessoas embarcadas.

5 - Os navios-tanques químicos e de transporte de gás que produzem vapores ou gases tóxicos devem possuir embarcações salva-vidas que cumpram os requisitos previstos no capítulo 17.

6 - Os navios-tanques, químicos ou de gás devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 18 quando transportem cargas cujo ponto de inflamação se dê a uma temperatura que não exceda 60º.

Artigo 14.º
Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de carga, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automática que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 15.º
Embarcações de socorro

1 - Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

2 - Os navios de carga com comprimento inferior a 24 m ficam dispensados de embarcação de socorro desde que satisfaçam os seguintes requisitos:

a) Tenham equipamento que possibilite a recuperação de uma pessoa caída à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

c) Possuam capacidade de manobra suficiente que permita aproximarem-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

3 - A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

Artigo 16.º
Meios de salvação individuais

1 - Os navios de carga devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

2 - Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 17.º
Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir três sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 18.º
Aparelho lança-cabos

Os navios de carga com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 4
Navios de passageiros registados no tráfego local

Artigo 19.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os navios de passageiros referidos neste subcapítulo 4 devem possuir jangadas pneumáticas de modelo simplificado, com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 - Nos navios de passageiros que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas, mas, no caso de navios existentes, a capacidade pode ser reduzida a 40% das pessoas embarcadas.

Artigo 20.º
Meios de salvação individuais

1 - Os navios de passageiros devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

2 - Os navios de passageiros devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10% das pessoas embarcadas.

Artigo 21.º
Sinais visuais de socorro

Os navios de passageiros devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-quedas, se navegarem fora das barras dos portos.

SUBCAPÍTULO 5
Navios de carga registados no tráfego local

Artigo 22.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os navios de carga abrangidos por este subcapítulo 5 devem possuir jangadas pneumáticas, que podem ser de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 - Nos navios que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 23.º
Meios de salvação individuais

1 - Os navios de carga devem possuir duas bóias de salvação, sendo uma com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m.

2 - Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 24.º
Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir dois fachos de mão e, se navegarem fora das barras dos portos, dois sinais de pára-quedas.

CAPÍTULO 2
Rebocadores

SUBCAPÍTULO 1
Rebocadores registados no alto com arqueação bruta inferior a 500

Artigo 25.º
Embarcações de sobrevivência

Os rebocadores do alto abrangidos por este subcapítulo 1 devem possuir jangadas SOLAS com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 26.º
Libertadores automáticos das jangadas

Nos rebocadores do alto, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos previstos no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 27.º
Embarcações de socorro

Os rebocadores do alto devem possuir pelo menos uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

Artigo 28.º
Meios de salvação individuais

1 - Os rebocadores do alto devem possuir duas bóias de salvação com sinal luminoso (uma a cada bordo) e duas bóias com retenida de 30 m (uma a cada bordo).

2 - Os rebocadores do alto devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

3 - Nos rebocadores do alto devem existir três fatos de imersão hipotérmicos.

4 - Nos rebocadores devem existir ajudas térmicas para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 29.º
Sinais visuais de socorro

Os rebocadores do alto devem possuir nove sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 30.º
Aparelho lança-cabos

Os rebocadores do alto devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2
Rebocadores registados na área de navegação costeira

Artigo 31.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os rebocadores costeiros de comprimento igual ou superior a 24 m devem ter, a cada bordo do navio, uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 - Os rebocadores costeiros com comprimento inferior a 24 m devem ter uma ou mais jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 32.º
Libertadores automáticos das jangadas pneumáticas

Nos rebocadores costeiros novos, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos do artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 33.º
Meios de salvação individuais

1 - Os rebocadores costeiros devem possuir duas bóias com sinal luminoso, uma a cada bordo, e duas bóias com retenida de 30 m, uma a cada bordo.

2 - Os rebocadores costeiros devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 34.º
Sinais visuais de socorro

Os rebocadores costeiros devem possuir seis sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 35.º
Aparelho lança-cabos

Os rebocadores costeiros devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3
Rebocadores registados na área de navegação local

Artigo 36.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os rebocadores locais autorizados a transportar pessoal em serviço devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado ou abertas reversíveis

para todas as pessoas embarcadas, as quais poderão ser substituídas por balsas rígidas, se os rebocadores apenas operarem dentro das barras dos portos.

2 - Os rebocadores locais autorizados a fazer viagens interilhas, na Madeira e nos Açores, devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 37.º
Meios de salvação individuais

1 - Os rebocadores locais devem possuir uma bóia com sinal luminoso e uma bóia com retenida de 30 m.

2 - Os rebocadores locais devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 38.º
Sinais visuais de socorro

Os rebocadores locais devem possuir dois sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

CAPÍTULO 3
Embarcações auxiliares
(Este capítulo não abrange as embarcações marítimo-turísticas.)

SUBCAPÍTULO 1
Embarcações registadas no alto

Artigo 39.º
Requisitos obrigatórios

As embarcações auxiliares do alto devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de comércio (carga ou passageiros) registados na cabotagem.

SUBCAPÍTULO 2
Embarcações registadas na área de navegação costeira

Artigo 40.º
Requisitos obrigatórios

As embarcações auxiliares costeiras devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de comércio (carga ou passageiros) registados na mesma área de navegação.

SUBCAPÍTULO 3
Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 41.º
Embarcações de sobrevivência

1 - As embarcações auxiliares locais que transportem pessoal em serviço ou só tripulação devem possuir jangadas, que podem ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 - Se estas embarcações só operarem dentro das barras dos portos, as jangadas poderão ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 42.º
Meios de salvação individuais

1 - As embarcações auxiliares locais que transportem pessoal em serviço devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

2 - As embarcações auxiliares locais que transportem somente a tripulação devem possuir duas bóias de salvação, sendo uma com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m.

3 - As embarcações auxiliares locais que alojam somente pessoal de serviço devem possuir uma bóia de salvação com sinal luminoso e retenida de 30 m por cada 50 m de comprimento.

4 - As embarcações auxiliares locais sem pessoal permanente a bordo devem possuir uma bóia de salvação com retenida de 30 m por cada 50 m de comprimento.

5 - As embarcações auxiliares locais que transportem somente a tripulação ou que transportem pessoal em serviço ou que alojem pessoal de serviço e que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 43.º
Sinais visuais de socorro

As embarcações auxiliares locais que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-quedas quando naveguem fora das barras dos portos.

CAPÍTULO 4
Embarcações registadas na actividade marítimo-turística

SUBCAPÍTULO 1
Embarcações registadas no alto transportando mais de 12 passageiros

Artigo 44.º
Requisitos obrigatórios

As embarcações marítimo-turísticas abrangidas por este subcapítulo 1 devem ter os mesmos meios de salvação que os navios de passageiros abrangidos pela Convenção.

SUBCAPÍTULO 2
Embarcações registadas no alto transportando até 12 passageiros

Artigo 45.º
Embarcações de sobrevivência

1 - As embarcações marítimo-turísticas do alto abrangidas por este subcapítulo 2 devem possuir uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar 110% do número total das pessoas embarcadas.

2 - Exceptuando as embarcações à vela, as jangadas referidas no número anterior devem ser colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação mediante um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos do artigo 115.º e permita que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando a embarcação esteja a afundar-se.

Artigo 46.º
Meios de salvação individuais

1 - As embarcações marítimo-turísticas do alto devem possuir duas bóias, uma a cada bordo, sendo uma delas com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m.
2 - As embarcações marítimo-turísticas do alto devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10% das pessoas embarcadas.
3 - Nas embarcações novas, os coletes de salvação devem possuir sinal luminoso.
4 - Nas embarcações marítimo-turísticas do alto devem existir a bordo ajudas térmicas para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 47.º
Sinais visuais de socorro

As embarcações marítimo-turísticas do alto devem possuir seis sinais de pára-quedas, três fachos de mão e três sinais de fumo flutuante.

SUBCAPÍTULO 3
Embarcações registadas na área de navegação costeira

Artigo 48.º
Embarcações de sobrevivência

1 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras abrangidas por este subcapítulo 3 devem possuir embarcações salva-vidas que cumpram os requisitos dos capítulos 14, 15 e 16, distribuídas uniformemente a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar pelo menos 30% do número total das pessoas embarcadas e jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade que se adicionada à das embarcações salva-vidas, que possam, em conjunto, acomodar o número total das pessoas embarcadas.
2 - Adicionalmente aos meios referidos no número anterior, as embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar pelo menos 25% do número total das pessoas embarcadas.
3 - Nas embarcações novas, as jangadas referidas no n.º 1 devem possuir dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo do navio, e as jangadas referidas no número anterior devem possuir pelo menos um dispositivo de colocação na água, a cada bordo, podendo este dispositivo ser o previsto para as jangadas referidas no número anterior.
4 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta inferior a 500 ou cuja lotação seja inferior a 200 pessoas poderão, em alternativa ao disposto nos números anteriores, cumprir os seguintes requisitos:
a) Tratando-se de embarcações novas, poderão possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar 110% do número total das pessoas embarcadas, e, se apenas operarem a menos de 3 milhas da costa, as

jangadas poderão ser de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis;

b) Tratando-se de embarcações existentes, poderão possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar 100% do número total das pessoas embarcadas, e, se apenas operarem a menos de 3 milhas da costa, as jangadas poderão ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, podendo ainda ser substituídas por balsas rígidas.

Artigo 49.º
Libertadores automáticos das jangadas

Nas embarcações marítimo-turísticas costeiras que não sejam à vela, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação através de um sistema de libertação automática que satisfaça os requisitos do artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja afundar-se.

Artigo 50.º
Embarcações de socorro

1 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta igual ou superior a 500 devem possuir, no mínimo, duas embarcações de socorro, uma a cada bordo, que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 24.

2 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta inferior a 500 devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

3 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras com comprimento inferior a 24 m são dispensadas de embarcação de socorro caso satisfaçam as seguintes condições:

a) Possuam equipamento que permita recuperar uma pessoa que caia à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

c) Possuam capacidade de manobra suficiente, de modo a poderem aproximar-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

4 - A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

5 - Para as embarcações marítimo-turísticas costeiras que apenas operem a menos de 3 milhas da costa, aceita-se como embarcação de socorro qualquer embarcação motorizada, rígida ou permanentemente insuflada, para um mínimo de três pessoas.

Artigo 51.º
Meios de salvação individuais

1 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

2 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10% das pessoas embarcadas.

3 - Nas embarcações novas, os coletes devem possuir sinal luminoso.

Artigo 52.º
Sinais visuais de socorro

1 - As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir seis sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

2 - Nas embarcações que apenas operem a menos de 3 milhas da costa, aceita-se a redução dos sinais de pára-quedas para metade do estipulado no número anterior.

Artigo 53.º
Aparelho lança-cabos

As embarcações marítimo-turísticas costeiras com comprimento igual ou superior a 24 m que operem para além de 3 milhas da costa devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 4
Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 54.º
Embarcações de sobrevivência

1 - As embarcações marítimo-turísticas locais abrangidas por este subcapítulo 4 devem possuir jangadas pneumáticas de modelo simplificado, com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 - Nas embarcações que apenas operam dentro das barras dos portos, as jangadas poderão ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 55.º
Meios de salvação individuais

1 - As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

2 - As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10% das pessoas embarcadas.

Artigo 56.º
Sinais visuais de socorro

As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-quedas, se a embarcação navegar fora das barras dos portos.

SUBCAPÍTULO 5
Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 57.º
Meios de salvação individuais

As embarcações marítimo-turísticas locais que se encontrem permanentemente atracadas ou imobilizadas devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

(Ver tabela no documento original)

CAPÍTULO 5
Embarcações de pesca

SUBCAPÍTULO 1
Embarcações registadas na pesca do largo

Artigo 58.º
Embarcações de sobrevivência

1 - Os navios de pesca do largo devem possuir embarcações de sobrevivência que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15, 16, 20 e 21, distribuídas uniformemente pelos dois bordos do navio e com capacidade para acomodar a cada bordo, num mínimo, o número total das pessoas embarcadas.

2 - Em alternativa ao estipulado no número anterior, os navios de pesca do largo poderão possuir uma ou mais embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16, possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas, e, adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e dispondo de dispositivos de colocação na água pelo menos num dos bordos do navio.

3 - Quando a distância do pavimento de embarque à linha de água, na condição de navio leve, for superior a 4,5 m, as embarcações de sobrevivência, com excepção das jangadas de libertação automática, devem poder ser arriadas por turcos, ainda que em situação de lotação completa.

Artigo 59.º
Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de pesca do largo, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático, de acordo com o previsto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 60.º
Embarcações de socorro

Os navios de pesca do largo devem possuir pelo menos uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24, podendo ser substituída por uma embarcação salva-vidas que satisfaça os requisitos exigidos às embarcações de socorro.

Artigo 61.º
Meios de salvação individuais

1 - Os navios de pesca do largo devem possuir:

a) Oito bóias de salvação se possuírem comprimento igual ou superior a 75 m;

b) Seis bóias de salvação se possuírem comprimento menor que 75 m, mas igual ou superior a 45 m;

c) Quatro bóias de salvação se possuírem comprimento inferior a 45 m.

2 - Pelo menos metade das bóias referidas nas alíneas do número anterior devem ser equipadas com sinal luminoso de auto-ignição que satisfaça os requisitos previstos no artigo 73.º

3 - Pelo menos duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição, referidas no número anterior, devem ser equipadas com sinal fumígeno de auto-activação satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º, devendo estas duas bóias, nos navios com comprimento igual ou superior a 45 m, poder ser lançadas por mecanismo activado a partir da ponte (man overboard).

4 - Pelo menos uma bóia de salvação, em cada bordo do navio, deve ser equipada com retenida flutuante que satisfaça os requisitos previstos no artigo 75.º, de comprimento igual a duas vezes a altura de colocação a partir da linha de água na condição de navio leve, ou igual a 30 m, se este comprimento for superior àquela altura.

5 - Os navios de pesca do largo devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

6 - Nos navios de pesca do largo devem existir fatos de imersão hipotérmicos que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 80.º em número igual à lotação da embarcação de socorro mais o número de pessoas a bordo não acomodáveis em embarcações salva-vidas ou em jangadas com dispositivo de colocação na água.

7 - Adicionalmente ao indicado no número anterior, nos navios de pesca do largo devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 82.º para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas e para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.

8 - Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidos no número anterior não são obrigatórios se o navio possuir embarcações salva-vidas totalmente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas ou embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 62.º
Sinais visuais de socorro

Os navios de pesca do largo devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 63.º
Aparelho lança-cabos

Os navios de pesca do largo devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2
Embarcações registadas na pesca costeira

Artigo 64.º
Embarcações de sobrevivência

1 - As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir jangadas SOLAS distribuídas pelos dois bordos do navio, com capacidade para acomodar, a cada bordo, 100% das pessoas embarcadas, mas, no caso de embarcações existentes, exigir-se-á apenas que disponham de jangadas para 100% das pessoas embarcadas, se instaladas com possibilidade de transferência para lançamento à água por qualquer dos bordos.

2 - As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 14 m, mas inferior a 24 m, devem possuir jangada ou jangadas SOLAS com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas, podendo este requisito ser dispensado nas traineiras existentes dotadas de embarcação auxiliar (chalandra) que tenha capacidade para todas as pessoas embarcadas.

3 - As embarcações de pesca costeira com comprimento inferior a 14 m devem possuir jangada ou jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas, podendo este requisito ser dispensado nas traineiras existentes dotadas de embarcação auxiliar (chalandra) que tenha capacidade para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 65.º
Libertadores automáticos das jangadas

Nas embarcações de pesca costeira, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos previstos no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando a embarcação esteja a afundar-se.

Artigo 66.º
Meios de salvação individuais

1 - As embarcações de pesca costeira devem possuir bóias de salvação em função do comprimento (L) de acordo com a seguinte tabela:

(Ver tabela no documento original)

2 - As embarcações de pesca costeira devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

3 - As embarcações de pesca costeira novas com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir fatos de imersão hipotérmicos e ajudas térmicas que satisfaçam as condições fixadas no artigo 61.º para os navios registados na pesca do largo, à excepção das embarcações cuja actividade se desenvolva a menos de 20 milhas da costa, em que o número de fatos de imersão hipotérmicos se pode limitar a dois.

Artigo 67.º
Sinais visuais de socorro

As embarcações de pesca costeira devem possuir sinais visuais de socorro em função do comprimento (L), de acordo com a seguinte tabela:
(Ver tabela no documento original)

Artigo 68.º
Aparelho lança-cabos

As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3
Embarcações registadas na pesca local

Artigo 69.º
Embarcações de sobrevivência

As embarcações de pesca local novas e de convés fechado que se afastem mais de 6 milhas da costa devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade suficiente para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 70.º
Meios de salvação individuais

1 - As embarcações de pesca local devem possuir uma bóia de salvação com sinal luminoso e uma bóia com retenida de 30 m.
2 - As embarcações de pesca local devem possuir coletes de salvação para 100% das pessoas embarcadas.

Artigo 71.º
Sinais visuais de socorro

As embarcações de pesca local devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-quedas, se a embarcação operar fora das linhas de fecho.

PARTE II
Requisitos dos meios de salvação

SECÇÃO I
Meios de salvação individuais

CAPÍTULO 6
Bóias de salvação

Artigo 72.º
Requisitos das bóias de salvação

As bóias de salvação devem satisfazer os requisitos seguintes:

a) Ter um diâmetro exterior não superior a 800 mm e um diâmetro interior não inferior a 400 mm;

b) Ser construídas com material de flutuabilidade própria e não depender para flutuar de junco, de aparas de cortiça, de cortiça granulada ou de qualquer outro material granulado solto ou de câmara-de-ar que necessite de ser insuflada;

c) Poder flutuar em água doce, durante vinte e quatro horas, com um peso de ferro de pelo menos 14,5 kg;

d) Ter um peso não inferior a 2,5 kg;

e) Não arder ou continuar a derreter depois de totalmente envolvidas por chamas durante dois segundos;

f) Resistir à queda na água da altura de 30 m sem que diminua a sua capacidade de funcionamento ou a dos seus componentes;

g) Pesar 4 kg ou ter peso suficiente para accionar o sistema de largada rápida previsto para sinais combinados fumígeno e luminoso (man overboard);

h) Possuir uma grinalda de bitola não inferior a 9,5 mm e de diâmetro igual a pelo menos quatro vezes o diâmetro exterior da bóia, devendo a grinalda estar fixada em quatro pontos equidistantes à volta do perímetro de cada bóia e de modo a formar quatro seios iguais;

i) Ser marcadas com o nome e o porto de registo do navio com letras maíusculas do alfabeto romano.

Artigo 73.º
Sinal luminoso de auto-ignição para bóias de salvação

O sinal luminoso de auto-ignição para bóias de salvação deve satisfazer as seguintes condições:

a) Não se extinguir sob a acção da água;

b) Ser capaz de funcionar continuamente e com uma intensidade luminosa não inferior a 2 cd em todas as direcções do hemisfério superior de radiação ou de produzir relâmpagos a um ritmo não inferior a 50 por minuto, com intensidade luminosa correspondente;

c) Possuir uma fonte de alimentação de energia que satisfaça o disposto na alínea anterior num período de, pelo menos, duas horas;

d) Resistir ao ensaio de queda, nas condições previstas na alínea f) do artigo anterior.

Artigo 74.º
Sinal fumígeno de auto-activação para bóias de salvação

O sinal fumígeno de auto-activação para bóias de salvação deve satisfazer as seguintes condições:

a) Emitir fumo de cor bem visível, a um ritmo uniforme e durante pelo menos quinze minutos, quando em águas calmas;

b) Não possuir ignição explosiva ou emitir chama durante toda a emissão de fumo;

c) Não se extinguir em mar aberto;

d) Continuar a emitir fumo, quando completamente mergulhado na água, durante pelo menos dez segundos;

e) Resistir ao ensaio de queda, nas condições previstas na alínea f) do artigo 72.º

Artigo 75.º

Retenidas flutuantes

As retenidas flutuantes para bóias de salvação devem satisfazer as condições seguintes:

a) Não fazer cocha;

b) Ter um diâmetro que não seja inferior a 8 mm;

c) Ter uma resistência à rotura não inferior a 5 kN.

CAPÍTULO 7
Coletes de salvação

Artigo 76.º
Requisitos dos coletes de salvação

1 - Os coletes de salvação não devem arder ou continuar a derreter depois de inteiramente envoltos em chamas durante dois segundos.

2 - Os coletes de salvação devem ser concebidos de modo que:

a) Qualquer pessoa possa vesti-los, correctamente e sem ajuda, em menos de um minuto;

b) Possam ser usados indiferentemente de um lado ou do outro, ou eliminados os riscos de utilização incorrecta, caso sejam usados de um só lado;

c) Sejam de utilização cómoda;

d) Depois de vestidos permitam às pessoas saltar para a água de uma altura não inferior a 4,5 m sem lhes causar danos físicos, mantendo-se ajustados ao corpo, sem se danificarem.

3 - Os coletes de salvação devem possuir flutuabilidade e estabilidade suficientes em água doce, de modo a:

a) Manter a boiar uma pessoa exausta ou inconsciente com a boca acima de água a, pelo menos, 120 mm e com o corpo do náufrago inclinado para trás em relação à sua posição vertical, fazendo um ângulo mínimo de 20º e máximo de 50º;

b) Poder voltar na água o corpo de uma pessoa inconsciente, em qualquer posição, para que a boca fique fora de água em menos de cinco segundos.

4 - Os coletes de salvação destinados a adultos devem ter uma flutuabilidade de, pelo menos, 155 N e os destinados a crianças de 66,7 N, não devendo a mesma diminuir mais de 5% depois de uma imersão em água doce durante vinte e quatro horas.

5 - Os coletes de salvação devem permitir às pessoas que os usem nadar uma distância curta e subir para bordo de uma embarcação de sobrevivência.

6 - Cada colete de salvação deve ser provido de um apito firmemente ligado por um fiel.

Artigo 77.º
Coletes de salvação insufláveis

Os coletes de salvação que dependam de insuflação prévia devem:

a) Possuir, no mínimo, duas câmaras-de-ar distintas;

b) Insuflar-se automaticamente, quando submersos, depois de accionados os dispositivos de insuflação com um simples movimento manual, ou poder ser objecto de insuflação bocal;

c) Satisfazer as condições previstas nos n.os 2, 3 e 5 do artigo anterior, em caso de perda de flutuabilidade de uma das câmaras;

d) Satisfazer o disposto no n.º 4 do artigo anterior, depois de insuflado por meio de mecanismo automático;

e) Satisfazer as condições previstas no n.º 1 do artigo anterior;

f) Ser revistos em estações de serviço reconhecidas pelos fabricantes de 12 em 12 meses, podendo este período ser prorrogado até 17 meses pela DGPNTM, a pedido fundamentado dos interessados.

Artigo 78.º
Sinal luminoso para coletes de salvação

1 - Cada sinal luminoso para coletes de salvação deve:

a) Possuir uma intensidade luminosa mínima de 0,75 cd;

b) Possuir uma fonte de energia capaz de produzir uma intensidade luminosa de 0,75 cd durante, pelo menos, oito horas;

c) Ser visível num quadrante tão grande quanto possível do hemisfério superior de radiação, depois de acoplado ao colete de salvação.

2 - Se o sinal luminoso mencionado no número anterior for intermitente, deve, adicionalmente:

a) Ser provido de comutador manual;

b) Ser provido de lente ou de reflector côncavo que concentre o feixe luminoso;

c) Garantir, durante algum tempo, o disparo de, pelo menos, 50 relâmpagos por minuto, com uma intensidade luminosa mínima de 0,75 cd.

CAPÍTULO 8
Fatos de imersão hipotérmicos

Artigo 79.º
Requisitos dos fatos de imersão

1 - Os fatos de imersão devem ser confeccionados com materiais à prova de água, de modo que:

a) Possam ser retirados das embalagens e vestidos sem ajuda em menos de dois minutos, por cima do vestuário normal de trabalho e do colete de salvação, se o fato de imersão necessitar de ser utilizado com eles;

b) Não ardam ou continuem a derreter depois de totalmente envolvidos por chamas durante, pelo menos, dois segundos;

c) Cubram completamente o corpo, à excepção da face e também das mãos, no caso de uso de luvas acopladas de utilização permanente;

d) Possuam os meios necessários para reduzir ao mínimo a existência de ar livre nas respectivas perneiras;

e) Não permitam entrada de água, no caso de lançamento à água de uma altura não inferior a 4,5 m.

2 - Os fatos de imersão podem ser utilizados como coletes de salvação, desde que satisfaçam as disposições a estes aplicáveis e previstos no capítulo 7.

3 - Os fatos de imersão usados em complemento dos coletes de salvação devem permitir:

a) A subida e a descida de uma escada vertical com um mínimo de 5 m de altura;

b) O desempenho de tarefas normais durante o abandono do navio;

c) A não provocação de danos pessoais em virtude de avarias ou por deslocação dos mesmos, quando os utilizadores se lancem à água de uma altura mínima de 4,5 m;

d) Nadar uma distância curta e subir a bordo de uma embarcação de sobrevivência.

4 - Os fatos de imersão que possam flutuar sem ajuda de coletes de salvação devem possuir sinal luminoso, de acordo com o artigo 78.º, e apito firmemente ligado por um fiel.

5 - Se o fato de imersão for usado como complemento do colete de salvação, deve ser vestido por baixo deste e a pessoa deve poder vesti-lo sem ajuda.

Artigo 80.º
Requisitos dos fatos de imersão hipotérmicos

1 - Os fatos de imersão hipotérmicos confeccionados com material completamente isolante devem:

a) Ter marcadas as instruções relativas à necessidade de combinar o seu uso com o de roupas quentes;

b) Dar garantia de que mantêm a protecção térmica suficiente, durante uma hora, em águas de correntes calmas e com temperatura de 5ºC, não produzindo nos utilizadores descidas de temperatura superiores a 2ºC se usados com roupas quentes e apesar de um salto para a água de uma altura não inferior a 4,5 m.

2 - Os fatos de imersão feitos com material completamente isolante, quando utilizados com roupas quentes ou com colete de salvação complementar, devem manter suficiente protecção térmica depois de um salto para a água de uma altura mínima de 4,5 m e assegurar que a temperatura do corpo não baixe mais de 2ºC, durante uma imersão de cinco horas em águas de corrente calma, cuja temperatura varie entre 0ºC e 2ºC.

3 - Os fatos de imersão devem permitir que as pessoas que os utilizem, com as mãos cobertas, possam escrever com um lápis, após ter permanecido na água durante uma hora.

Artigo 81.º
Requisitos de flutuabilidade

As pessoas que se encontrem na água com o fato de imersão e colete de salvação devem poder voltar-se em menos de cinco segundos da posição de face para baixo para a de face para cima.

CAPÍTULO 9
Ajudas térmicas

Artigo 82.º
Material das ajudas térmicas

1 - As ajudas térmicas devem ser fabricadas com material impermeável que permita reduzir a perda de calor que o corpo possa sofrer por convecção e evaporação e cujo termo condutibilidade não exceda 0,25 W/mK.

2 - As ajudas térmicas devem:

a) Cobrir todo o corpo de uma pessoa que utilize colete de salvação, excluindo a cara e também as mãos, se estiverem previstas luvas acopladas de utilização permanente;

b) Poder ser desempacotadas e utilizadas facilmente e sem ajuda nas embarcações de sobrevivência ou de socorro;

c) Permitir aos utilizadores despi-las dentro de água em menos de dois minutos, se estorvarem os movimentos para nadar.

3 - As ajudas térmicas devem poder ser utilizadas, garantindo protecção adequada, em temperaturas do ar compreendidas entre - 30ºC e + 20ºC.

SECÇÃO II
Sinais visuais de socorro

CAPÍTULO 10
Sinais de pára-quedas

Artigo 83.º
Características dos sinais de pára-quedas

1 - Os sinais de pára-quedas devem:

a) Possuir um invólucro resistente à água;

b) Ter impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;

c) Possuir um meio de ignição incorporado;

d) Ser concebidos de modo a não causar danos ao utilizador, quando usados de acordo com as instruções do fabricante.

2 - Os sinais de pára-quedas disparados verticalmente devem alcançar uma altitude não inferior a 300 m e no ponto mais alto da trajectória, ou cerca dele, devem lançar um pára-quedas luminoso que:

a) Arda com uma luz brilhante vermelha;

b) Arda uniformemente com uma intensidade luminosa não inferior a 30 000 cd;

c) Arda sem danificar o pára-quedas e os seus acessórios;

d) Tenha um tempo de combustão mínimo de quarenta segundos;

e) Tenha uma velocidade de descida não superior a 5 m/s.

CAPÍTULO 11
Fachos de mão

Artigo 84.º
Características dos fachos de mão

1 - Os fachos de mão devem:

a) Possuir invólucros resistentes à água;

b) Ter impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;

c) Possuir meios de ignição incorporados;

d) Ser concebidos de modo a não causarem danos aos utilizadores ou fazerem perigar as embarcações de sobrevivência com os resíduos ardentes ou incandescentes.

2 - Os fachos de mão devem ainda:

a) Arder com uma cor vermelha brilhante;

b) Arder uniformemente e com uma intensidade luminosa não inferior a 15 000 cd;

c) Ter um tempo de combustão mínimo de um minuto;

d) Continuar a arder, depois de submersos em água, durante dez segundos e a uma profundidade de 100 mm.

CAPÍTULO 12
Sinal de fumo flutuante

Artigo 85.º
Características do sinal de fumo flutuante

1 - O sinal de fumo flutuante deve:
a) Ter um invólucro resistente à água;
b) Ser desprovido de ignição explosiva, quando usado de acordo com as instruções do fabricante;
c) Possuir impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;
d) Emitir fumo de cor bem visível e em quantidade uniforme durante um mínimo de três minutos, quando em águas calmas.
2 - O sinal de fumo flutuante não deve:
a) Emitir qualquer chama durante o período completo de emissão do fumo;
b) Apagar-se em mar alto.

SECÇÃO III
Embarcações de sobrevivência

CAPÍTULO 13
Requisitos para embarcações salva-vidas

Artigo 86.º
Construção das embarcações salva-vidas

1 - As embarcações salva-vidas devem possuir ampla estabilidade e bordo livre, quando se encontrem completamente lotadas e equipadas.
2 - As embarcações salva-vidas devem ter resistência para:
a) Poder ser arriadas na água com segurança, quando completamente lotadas e equipadas;
b) Suportar a marcha a vante do navio à velocidade a 5 nós, com mar calmo, depois de colocadas na água e rebocadas.
3 - O casco e as coberturas rígidas das embarcações salva-vidas devem ser de combustão retardada e não combustível.
4 - As embarcações salva-vidas devem possuir bancadas, bancos ou assentos fixos, instalados ao nível mais baixo possível e dispostos de modo que possam acomodar o número previsto de pessoas sentadas, cada uma delas com um peso estimado de 100 kg, de acordo com os requisitos previstos no n.º 2, alínea b), do artigo seguinte.
5 - As embarcações salva-vidas devem ter resistência que permita, sem ficarem com deformação residual, suportar uma carga igual a:
a) 1,25 vezes o seu peso total, com toda a lotação e equipamento completos, nos casos de embarcações de casco metálico;
b) 2 vezes o seu peso total, com lotação e equipamento completos, relativamente às restantes embarcações.
6 - As embarcações salva-vidas devem ter resistência que permita suportar, com toda a lotação e equipamento completos, um choque lateral com o costado de um

navio, a uma velocidade de impacte de, pelo menos, 3,5 m/s, bem como uma queda no mar de uma altura mínima de 3 m.

7 - Nas embarcações salva-vidas, a distância vertical entre a superfície do pavimento e o interior da cobertura (pé-direito) não deve ser, em pelo menos 50% da área do pavimento:

a) Inferior a 1,3 m, nas embarcações autorizadas a transportar até 9 pessoas;

b) Inferior à distância determinada pela interpolação linear entre 1,3 m e 1,7 m, nas embarcações autorizadas a transportar entre 9 e 24 pessoas;

c) Inferior a 1,7 m, nas embarcações autorizadas a transportar 24 ou mais pessoas.

Artigo 87.º
Lotação das embarcações salva-vidas

1 - As embarcações salva-vidas não podem ter lotação superior a 150 pessoas.

2 - A lotação máxima de uma embarcação salva-vidas deve ser igual ou inferior:

a) Ao número de pessoas embarcadas, com peso médio de 75 kg, usando coletes de salvação e sentadas, de forma a não interferirem com o meio de propulsão e o funcionamento do equipamento;

b) Ao número de lugares que se obtêm de acordo com a disposição dos assentos, conforme o previsto na fig. 1;

(Ver figura no documento original)

c) Nas embarcações salva-vidas é obrigatória a indicação de cada assento.

Artigo 88.º
Acesso às embarcações salva-vidas

1 - As embarcações salva-vidas devem ter uma escada de embarque que possa ser utilizada em qualquer dos bordos e permita a subida das pessoas que se encontrem na água.

2 - O degrau inferior da escada não deve estar a menos de 0,4 m acima da linha de flutuação da embarcação, com esta na condição de leve.

3 - As embarcações salva-vidas devem ser concebidas de modo a permitir o embarque de pessoas não auto-suficientes a partir da água, utilizando uma maca ou outros meios.

4 - Os pavimentos e outras superfícies das embarcações salva-vidas devem ser revestidos com antiderrapante.

5 - As embarcações salva-vidas destinadas a navios de carga devem ser concebidas de modo a possibilitar um rápido desembarque e embarque de toda a tripulação, em menos de três minutos, a partir do momento em que é dada ordem de abandono do navio.

Artigo 89.º
Flutuabilidade das embarcações salva-vidas

1 - As embarcações salva-vidas devem dispor de flutuabilidade própria ou possuir materiais que tenham essa flutuabilidade e sejam resistentes à água do mar e aos hidrocarbonetos ou seus derivados e se mantenham a flutuar mesmo que se encontrem alagadas ou abertas ao mar.

2 - As embarcações salva-vidas devem ainda dispor de uma quantidade suplementar de material que tenha flutuabilidade própria, correspondente a 280 N por cada pessoa embarcada.

3 - No exterior do costado das embarcações não deve instalar-se material flutuante, a menos que constitua um suplemento ao material exigido.

Artigo 90.º
Bordo livre e estabilidade das embarcações salva-vidas

1 - As embarcações salva-vidas, quando ocupadas com 50% da lotação máxima, sentada em posição normal a um dos bordos, devem ter um bordo livre que, medido a partir da linha de flutuação até à abertura imediata pela qual a embarcação se pode alagar, seja pelo menos igual ao maior dos seguintes valores: 1,5% do comprimento da embarcação salva-vidas ou 100 mm.

Artigo 91.º
Propulsão das embarcações salva-vidas

1 - As embarcações salva-vidas devem ser motorizadas com motor diesel, não sendo permitidos motores que utilizem combustível com ponto de inflamação igual ou inferior a 43ºC.
2 - Os motores devem ser providos de dispositivos com um sistema de arranque manual ou automático, devendo, neste último caso, possuir duas fontes de energia independentes.
3 - O sistema de arranque automático deve ser capaz de arrancar o motor a uma temperatura ambiente de -15ºC em dois minutos contados a partir do momento em que foram iniciadas as operações.
4 - O funcionamento dos sistemas de arranque não deve ser prejudicado pela cobertura do motor, pelas bancadas ou por outros obstáculos.
5 - Os motores devem poder funcionar durante pelo menos cinco minutos, depois de um arranque a frio, com as embarcações salva-vidas fora de água.
6 - Os motores devem poder funcionar quando as embarcações salva-vidas se encontrem alagadas até ao nível do eixo do veio de manivelas.
7 - O veio da hélice deve ser concebido de modo que esta se possa desengatar do motor, devendo a embarcação salva-vidas ter meios que lhe permitam efectuar marcha a vante e a ré.
8 - Os tubos de escape devem estar dispostos de maneira que impeçam a penetração de água nos motores em condições normais de funcionamento.
9 - As embarcações salva-vidas devem ser concebidas de forma a garantir a segurança das pessoas que se encontrem na água e a preservar o risco de avaria do sistema propulsor provocado por objectos flutuantes.
10 - A velocidade a vante da embarcação salva-vidas em águas calmas, com a lotação máxima e equipamento completo e com todo o equipamento auxiliar movido pelo motor, será pelo menos de 6 nós, ou, no mínimo, de 2 nós, quando a rebocar uma jangada para 25 pessoas com lotação máxima e equipamento completo ou pesos equivalentes.
11 - A embarcação salva-vidas deve ser abastecida com combustível suficiente para ser utilizada dentro do âmbito de temperaturas previstas na zona de actividade do navio e poder navegar completamente carregada, a uma velocidade de 6 nós, durante um período não inferior a vinte e quatro horas.
12 - O motor da embarcação salva-vidas, a linha de veios e os acessórios do motor devem estar protegidos com uma cobertura de material de combustão retardada ou com outros meios adequados que ofereçam idêntica protecção.
13 - O motor da embarcação salva-vidas deve possuir meios adequados à redução do seu ruído e deve estar protegido contra a exposição ao tempo e ao mar e,

conjuntamente com a linha de veios, deve possuir meios de protecção que impeçam as pessoas de tocarem acidentalmente nas peças quentes ou nas partes móveis.

14 - As baterias de arranque devem estar colocadas em caixas estanques e estas devem possuir uma tampa, bem ajustada, que permita a necessária ventilação.

15 - Os motores das embarcações salva-vidas e os acessórios devem possuir sistemas que limitem a emissão de ondas electromagnéticas, impedindo interferências na operacional idade do seu equipamento de radiocomunicações.

16 - As baterias das embarcações salva-vidas devem poder ser carregadas com tensão até 55 V, fornecida a partir do navio, e ser desligadas nos locais de embarque.

17 - Junto do dispositivo de arranque devem existir instruções para o arranque e utilização do motor, bem visíveis e devidamente acondicionadas, de forma a resistirem à água.

Artigo 92.º
Acessórios da embarcação salva-vidas

1 - A embarcação salva-vidas deve possuir pelo menos uma válvula de esgoto situada na parte mais inferior do casco, de abertura automática para esgoto da água quando não esteja a flutuar e que se feche automaticamente para impedir o alagamento quando esteja a flutuar.

2 - As válvulas de esgoto devem ser claramente referenciadas, facilmente acessíveis do interior da embarcação e estar providas de um bojão ou tampão que permita fechá-las e ligadas a um fiel, a uma corrente ou a outro meio adequado.

3 - A embarcação salva-vidas deve possuir um leme e uma cana do leme e, caso exista uma roda do leme ou outro mecanismo de governo à distância, este deve poder ser efectuado com a cana do leme, no caso de falha do aparelho de governo.

4 - O leme deve estar colocado a bordo de modo permanente e a cana do leme deve estar sempre instalada no leme ou ligada a este e, se a embarcação salva-vidas tiver um aparelho de governo à distância, a cana do leme pode ser amovível e colocada em lugar seguro perto da madre.

5 - O leme e a cana do leme devem estar dispostos de modo que não sejam danificados pelo funcionamento do mecanismo de libertação ou de propulsão.

6 - A embarcação salva-vidas deve possuir uma grinalda flutuante, externamente e em toda a volta, excepto nas proximidades do leme e da hélice.

7 - A embarcação salva-vidas que não tenha a possibilidade de viragem automática, quando capotada, deve possuir robaletes na parte inferior do casco, de modo a permitir que as pessoas se agarrem à embarcação.

8 - Os robaletes devem estar fixos à embarcação, de modo que se soltem sem provocar rombo no casco quando submetidos a um impacte capaz de os quebrar.

9 - A embarcação salva-vidas deve estar equipada com um número suficiente de armários ou de compartimentos estanques, destinados a colocar os pequenos componentes do equipamento, a água e as rações, e possuir meios para guardar a água da chuva.

10 - As embarcações salva-vidas destinadas a ser colocadas na água através de cabos de arriar devem ser equipadas com um mecanismo de libertação que cumpra os seguintes requisitos:

a) O mecanismo deve ser concebido de modo a permitir soltar ao mesmo tempo todos os gatos de escape ou equivalentes;

b) O mecanismo deve ter duas modalidades de libertação:

i) Uma modalidade de libertação normal da embarcação salva-vidas, quando esteja a flutuar e não tenha carga nos gatos de escape;

ii) Uma modalidade de libertação em carga que liberte a embarcação salva-vidas carregada suspensa nos gatos, devendo este escape ser concebido para libertar a embarcação em qualquer condição de carregamento, desde uma carga nula com a embarcação a flutuar até à condição de carregamento com uma carga 1,1 vezes o peso total da embarcação com a sua lotação e equipamento completos, e estar adequadamente protegido contra um uso acidental ou prematuro;

c) O comando do dispositivo de libertação deve estar claramente marcado com uma cor que contraste com a que o rodeia;

d) O mecanismo do dispositivo deve ser concebido com um factor de segurança 6 no que diz respeito à resistência dos materiais utilizados, supondo que a massa da embarcação está distribuída por igual entre os tirantes.

11 - A embarcação salva-vidas deve possuir um mecanismo de libertação capaz de largar o cabo de amarração da proa quando submetido a tensão.

12 - A embarcação salva-vidas destinada a ser colocada a flutuar pelo costado do navio deve possuir patins e defensas necessárias, de modo a facilitar a sua colocação a flutuar e a evitar que sofra danos.

13 - No alto da cobertura da embarcação salva-vidas deve existir uma lâmpada com controlo manual, visível à noite e em atmosfera clara a uma distância mínima de 2 milhas e durante um mínimo de doze horas, e, se se tratar de uma luz intermitente, deve ter capacidade para emitir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e funcionar durante um período de doze horas.

14 - No interior da embarcação salva-vidas deve haver uma luz de presença que ilumine durante um período não inferior a doze horas e que possibilite ler as instruções da embarcação e do seu equipamento, não sendo permitido o uso de luz produzida a óleo.

15 - A embarcação salva-vidas deve possuir um meio de esgoto eficaz ou auto-esgotável, ou um outro sistema específico.

16 - A embarcação salva-vidas deve ser concebida de modo que se obtenha, do local de governo, uma visão para vante, ré e ambos os bordos adequada à sua colocação na água e manobra em condições seguras.

Artigo 93.º
Equipamento das embarcações salva-vidas e seus componentes

1 - Os componentes do equipamento das embarcações salva-vidas, com excepção dos croques, que devem ficar livres para serem utilizados, devem estar guardados em segurança no interior da embarcação com fiéis, em paióis ou compartimentos, em caixas ou quaisquer outros meios adequados, de modo a não perturbar qualquer procedimento ligado ao abandono do navio.

2 - Os componentes do equipamento devem ser de dimensão e peso o mais reduzidos possível e estar guardados de forma compacta e apropriada.

3 - O equipamento de uma embarcação salva-vidas deve ser constituído por:

a) Um número suficiente de remos para efectuar movimento a vante em águas tranquilas;

b) Toletes, forquetas ou meios equivalentes para cada remo, devendo os toletes e as forquetas estar amarrados à embarcação com fiel ou correntes;

c) Dois croques;

d) Um vertedouro flutuante e dois baldes;

e) Um manual de sobrevivência;

f) Uma agulha de governo com iluminação adequada, que deve ser instalada numa bitácula luminosa, no caso de embarcações salva-vidas que não sejam totalmente cobertas;

g) Uma âncora flutuante de tamanho adequado, munida de uma bóia de arinque resistente ao choque e de um cabo-guia que possua firmeza quando molhado, devendo a resistência da âncora, da bóia de arinque e do cabo-guia ser adequada a qualquer tipo de mar;

h) Duas boças com resistência e comprimento igual ou superior a duas vezes a distância da posição da embarcação a bordo, à linha de flutuação na condição de navegação de navio leve, ou com comprimento de 15 m, se este último valor for superior, devendo a boça ligada ao sistema de libertação, previsto no n.º 11 do artigo anterior, ser colocada na extremidade de vante da embarcação e a outra ser fixada firmemente na proa ou nas cercanias e pronta para uso;

i) Duas machadinhas, uma em cada extremidade da embarcação;

j) Recipientes estanques à água contendo 3 l de água doce por cada pessoa embarcada, dos quais 1 l por pessoa pode ser fornecido por um aparelho dessalinizador capaz de produzir igual quantidade de água doce em dois dias;

l) Um argau inoxidável com fiel;

m) Um copo graduado inoxidável;

n) Rações alimentares correspondentes a, pelo menos, 10 000 kJ por cada pessoa embarcada, conservadas em recipientes estanques ao ar, guardados em outros recipientes estanques à água;

o) Quatro sinais com pára-quedas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 10;

p) Seis fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 11;

q) Dois sinais fumígenos flutuantes que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 12;

r) Uma lanterna eléctrica estanque que possa ser utilizada para emissão de sinais Morse, juntamente com um jogo de pilhas sobressalentes e uma lâmpada de reserva num recipiente estanque à água;

s) Um espelho de sinalização diurno (heliógrafo) com instruções necessárias de utilização para fazer sinais a navios e aviões;

t) Um exemplar do quadro de sinais de salvamento, plastificado ou dentro de invólucro à prova de água;

u) Um apito ou sinal acústico equivalente;

v) Uma caixa estanque de primeiros socorros capaz de se poder fechar bem depois de usada;

x) Seis doses de medicamento contra o enjoo e um saco para vomitados por cada pessoa;

z) Uma navalha com abre-latas, ligada à embarcação por um fiel;

aa) Três abre-latas;

bb) Dois anéis de borracha, com retenida flutuante de, pelo menos, 30 m;

cc) Uma bomba de esgoto manual;

dd) Um jogo de apetrechos de pesca;

ee) Ferramentas necessárias para efectuar pequenos ajustamentos no motor e seus acessórios;

ff) Um extintor de incêndio portátil, capaz de extinguir um incêndio provocado pela inflamação de hidrocarbonetos;

gg) Um projector que permita iluminar de noite um objecto de cor clara de 18 m de tamanho a uma distância de 180 m e durante um período completo de seis horas e que funcione pelo menos durante três horas seguidas;

hh) Um reflector de radar, se a embarcação não possuir respondedor de radar (SART);

ii) Um mínimo de duas ajudas térmicas protectoras que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 82.º, ou ajudas térmicas em número suficiente para 10% das pessoas autorizadas a embarcar, se este número for superior;

jj) Os equipamentos especificados nas alíneas n) e ee) podem ser dispensados, tendo em conta a natureza e a duração das viagens a efectuar pelos navios.

Artigo 94.º
Marcações das embarcações salva-vidas

1 - As dimensões das embarcações salva-vidas e o número de pessoas que estejam autorizadas a transportar devem estar claramente marcadas em caracteres permanentes nas referidas embarcações.

2 - O nome e o porto de registo do navio ao qual pertençam as embarcações salva-vidas devem estar marcados a cada bordo na proa destas embarcações, em letras maiúsculas do alfabeto latino.

CAPÍTULO 14
Embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

Artigo 95.º
Requisitos das embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

1 - As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e ainda os constantes do capítulo 13.

2 - As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir um meio de esgoto eficaz ou auto-esgotável.

3 - As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir coberturas rígidas permanentemente colocadas, que cubram, no mínimo, 20% do comprimento da embarcação desde a proa e 20% do comprimento da embarcação desde a parte mais a ré.

4 - As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir uma capota abatível de colocação permanente e cobertura rígida, que, em conjunto, cubram completamente os seus ocupantes num espaço fechado e isolado da intempérie, protegendo-os da exposição aos agentes atmosféricos, e que satisfaçam os requisitos seguintes:

a) Possuam armações rígidas e adequadas que permitam armá-las;

b) Possam ser facilmente armadas por duas pessoas;

c) Sejam isolantes para proteger os ocupantes do calor e do frio, com pelo menos duas espessuras de material separadas por uma camada de ar ou por outro processo igualmente eficaz e com meios que impeçam a acumulação de água no espaço da separação referida;

d) Tenham o exterior com uma cor bem visível e o interior com uma cor que não cause desconforto aos ocupantes;

e) Tenham nas duas extremidades de cada bordo entradas eficazes e ajustáveis, munidas com dispositivos de fecho que possam ser fácil e rapidamente accionados do interior e do exterior, de modo a, simultaneamente, permitir a ventilação e impedir a entrada de água do mar, o vento e o frio, devendo igualmente existir um meio de manter fixas as entradas na posição de abertas ou de fechadas;

f) Garantam, com as entradas fechadas, a circulação permanente e suficiente de ar para os ocupantes;

g) Possuam meios para recolha de água da chuva;

h) Permitam aos ocupantes sair da embarcação, no caso de esta se virar.

CAPÍTULO 15
Embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas

Artigo 96.º
Requisitos de embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas

As embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e no capítulo 13.

Artigo 97.º
Coberturas

1 - As embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas devem possuir coberturas rígidas permanentemente colocadas que cubram, pelo menos, 20% do comprimento da embarcação desde a proa e 20% do comprimento da embarcação desde a parte mais a ré.

2 - As coberturas rígidas devem formar dois abrigos e, se os abrigos possuírem anteparas, estas devem ter aberturas de tamanho suficiente que permitam o fácil acesso às pessoas vestidas com fato de imersão ou roupa quente e com colete de salvação.

3 - A altura interior do espaço coberto deve ser suficiente, de modo a permitir o fácil acesso aos lugares sentados à proa e popa da embarcação.

4 - A cobertura rígida deve ser concebida de modo a incluir janelas ou painéis translúcidos que deixem passar a luz solar para o interior da embarcação, ainda que as entradas e as coberturas estejam fechadas, tornando desnecessária a luz artificial.

5 - A cobertura rígida deve possuir balaustradas, para que as pessoas no exterior se possam agarrar à embarcação.

6 - As partes abertas da embarcação devem ter uma capota abatível, permanentemente colocada, e que:

a) Possa ser armada facilmente por não mais de duas pessoas em menos de dois minutos;

b) Seja isolante, para proteger os ocupantes do frio, com pelo menos duas espessuras de material separadas por uma camada de ar ou com outros meios igualmente eficazes.

7 - O habitáculo formado pelas coberturas rígidas e toldos deve ser concebido de modo a permitir que:

a) Se possa efectuar a operação de arriar e de içar a embarcação sem sair do habitáculo;

b) As aberturas de acesso de ambas as extremidades e bordos disponham de dispositivos de fecho, eficazes e ajustáveis, que possam com facilidade e rapidez ser manuseados do interior e do exterior da embarcação, de modo a simultaneamente permitir a ventilação e impedir a entrada de água do mar, de vento e de frio;

c) Possam ser mantidas fixas as entradas nas posições de abertas ou de fechadas;

d) Haja circulação permanente e suficiente de ar para os ocupantes, apesar da cobertura colocada e das entradas fechadas;

e) A água da chuva possa ser recolhida;

f) A navegação possa fazer-se a remos.

8 - O exterior da cobertura rígida, o toldo e o interior da parte da embarcação coberta pela cobertura abatível devem ter uma cor bem visível e o interior do espaço coberto deve possuir uma cor que não cause desconforto aos ocupantes.

Artigo 98.º
Soçobramento e recuperação da posição inicial

1 - Na embarcação salva-vidas deve haver um cinto de segurança por cada lugar marcado, o qual deve ser concebido de modo a aguentar firmemente no lugar uma pessoa com 100 kg de peso, no caso de a embarcação soçobrar.

2 - A estabilidade da embarcação salva-vidas deve permitir-lhe que seja auto-endireitante ou automaticamente endireitável, quando com lotação parcial ou completa e equipamento, estando as pessoas sentadas com os cintos de segurança colocados.

Artigo 99.º
Propulsão (motorização)

1 - Nas embarcações salva-vidas, o motor e a sua transmissão devem ser comandados da posição em que se encontra o homem do leme.

2 - O motor e a sua instalação devem funcionar em qualquer posição de capotamento e continuar a funcionar depois de a embarcação se endireitar, devendo também parar automaticamente e voltar a funcionar depois de a embarcação retomar a posição e de a água do seu interior ser drenada.

3 - Os sistemas de alimentação de combustível e de lubrificação devem ser concebidos de modo a evitar, durante o capotamento, perda de combustível ou de mais de 250 ml de óleo lubrificante do motor.

4 - Os motores refrigerados a ar devem ter um sistema de condutas que possam captar e expelir o ar de refrigeração do e para o exterior da embarcação, devendo também existir válvulas de comando manual que permitam puxar e expelir o ar de refrigeração do e para o interior da embarcação salva-vidas.

Artigo 100.º
Construção e defensas

1 - Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 86.º deste Regulamento, uma embarcação salva-vidas parcialmente coberta inafundável deve ser construída e possuir defensas concebidas de modo a garantir a protecção da embarcação, com a sua lotação completa e equipamento, em casos de acelerações perigosas resultantes do choque da embarcação contra o costado do navio, a uma velocidade mínima de impacte de 3,5 m/s.

2 - As embarcações salva-vidas devem ter esgotos automáticos.

CAPÍTULO 16
Embarcações salva-vidas completamente cobertas

Artigo 101.º
Requisitos das embarcações salva-vidas completamente cobertas

As embarcações salva-vidas completamente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e no capítulo 13.

Artigo 102.º
Cobertura

A embarcação salva-vidas completamente coberta deve possuir uma cobertura rígida estanque que feche completamente a embarcação, devendo o habitáculo ser concebido de modo que:

a) Os ocupantes estejam protegidos contra o calor e o frio;

b) O acesso à embarcação possa ser feito por meio de escotilhas que se possam fechar, tornando a embarcação estanque;

c) As escotilhas fiquem situadas em posição que permita efectuar a operação de arriar e de içar sem ser necessário sair do habitáculo;

d) As escotilhas de acesso possam ser abertas e fechadas tanto do interior como do exterior da embarcação e sejam equipadas com meios que as permitam aguentar seguramente na posição de abertas;

e) Seja possível navegar a remos;

f) Estando a embarcação numa posição de capotamento, e com as escotilhas fechadas, não entre água em quantidades consideráveis, mantendo-se a flutuar toda a massa da embarcação, incluindo o equipamento, o motor e a lotação completa;

g) Disponha de janelas ou de painéis translúcidos, de ambos os bordos, que permitam a entrada de luz solar no interior da embarcação, mesmo com as escotilhas fechadas, em quantidade suficiente que torne desnecessária luz artificial;

h) O exterior tenha uma cor bem visível e o interior uma cor que não provoque desconforto aos ocupantes;

i) Disponha de balaustradas para as pessoas se segurarem firmemente no exterior da embarcação e de ajudas para o embarque e o desembarque;

j) As pessoas tenham acesso aos seus lugares, desde a entrada, sem terem de saltar por cima umas das outras ou de outros obstáculos;

l) Os ocupantes fiquem protegidos contra os efeitos perigosos da depressão que possa ser criada pelo funcionamento do motor da embarcação.

Artigo 103.º
Soçobramento e recuperação da posição inicial

1 - Na embarcação salva-vidas deve haver, por cada lugar marcado, um cinto de segurança concebido para aguentar firmemente no lugar uma pessoa com 100 kg de peso, no caso de a embarcação soçobrar.

2 - A estabilidade da embarcação salva-vidas deve permitir-lhe que seja auto-endireitante, ou automaticamente endireitável, quando com lotação parcial ou completa e equipamento, com todas as entradas e aberturas estanques fechadas, estando as pessoas sentadas nos lugares com os cintos de segurança colocados.

3 - A embarcação salva-vidas avariada deve poder aguentar-se com a lotação completa e equipamento, na condição prevista no n.º 1 do artigo 86.º, e a sua estabilidade deve permitir que, em caso de soçobramento, volte automaticamente à posição que garanta aos seus ocupantes a possibilidade de a abandonar por uma saída acima de água.

4 - Os tubos de escape do motor, as condutas de ar e as outras aberturas devem ser concebidas de modo que não entre água para o motor, quer a embarcação esteja direita ou na posição de capotada.

Artigo 104.º
Propulsão (motorização)

1 - O motor e a transmissão da embarcação salva-vidas devem ser controlados pelo homem do leme.

2 - O motor deve funcionar em qualquer posição de capotamento e continuar a funcionar depois de a embarcação se endireitar, devendo ainda parar automaticamente e voltar a funcionar depois de a embarcação retomar a posição inicial.

3 - Os sistemas de alimentação de combustível e de lubrificação devem ser concebidos de modo a evitar, durante o capotamento, perda de combustível e perda de mais de 250 ml de óleo lubrificante do motor.

4 - Os motores refrigerados a ar devem ter um sistema de condutas que possa captar e expelir o ar de refrigeração do e para o exterior da embarcação, devendo também existir válvulas de comando manual que permitam puxar e expelir o ar de refrigeração do e para o interior da embarcação salva-vidas.

Artigo 105.º
Construção e defensas

Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 86.º, as embarcações salva-vidas completamente cobertas devem ser construídas com defensas que assegurem a protecção da embarcação, com a sua lotação completa e equipamento, em casos de acelerações perigosas resultantes do choque contra o costado do navio, a uma velocidade mínima de impacte de 3,5 m/s.

Artigo 106.º
Embarcações salva-vidas de queda livre

As embarcações salva-vidas com capacidade para ser arriadas em queda livre devem ser construídas de modo que fiquem protegidas em casos de acelerações perigosas provocadas pelo choque da embarcação, com a lotação completa e equipamento, quando largada da altura máxima prevista para a sua colocação a bordo, acima da linha de flutuação na condição de navio leve, em situação desfavorável de caimento até 10º e com um adornamento não inferior a 20º, a qualquer dos bordos.

CAPÍTULO 17
Embarcações salva-vidas com sistema autónomo de fornecimento de ar

Artigo 107.º
Requisitos das embarcações salva-vidas com sistema autónomo de fornecimento de ar

1 - Sem prejuízo do disposto nos capítulos 13 e 16, as embarcações salva-vidas com sistema autónomo de abastecimento de ar devem ser concebidas de modo que, quando a navegar com todas as entradas e aberturas fechadas, o ar no interior da embarcação seja respirável, estando o motor a funcionar normalmente durante, pelo menos, dez minutos.

2 - Durante o período de tempo referido no número anterior, a pressão atmosférica no interior da embarcação não deve ser inferior à pressão atmosférica exterior, nem superior em mais de 20 m/bar.

3 - O sistema autónomo de abastecimento de ar deve possuir um indicador visual que assinale permanentemente a pressão do ar.

CAPÍTULO 18
Protecção contra incêndio das embarcações salva-vidas

Artigo 108.º
Dispositivo de protecção contra incêndios

Para além de deverem observar o disposto nos capítulos 13, 16 e 17, as embarcações salva-vidas munidas de dispositivos de protecção contra incêndios devem poder flutuar e assegurar, durante pelo menos oito minutos, a sobrevivência das pessoas embarcadas, quando envolvidas por incêndio persistente de hidrocarbonetos.

Artigo 109.º
Sistema de água pulverizada

A embarcação salva-vidas protegida contra incêndio deve ter um sistema de água pulverizada que satisfaça os seguintes requisitos:

a) O sistema deve aspirar a água do mar, por meio de moto-bomba autoferrante, devendo ser possível abrir, fechar e cortar o fluxo de água dirigido para o exterior da embarcação;

b) A tomada de água do mar deve ser feita de modo a impedir a aspiração de líquidos inflamáveis que flutuem à superfície da água;

c) O sistema deve ser concebido de modo a ser limpo por fluxo rápido de água doce e permitir o esgoto completo da embarcação.

CAPÍTULO 19
Requisitos gerais para jangadas

Artigo 110.º
Construção de jangadas

1 - As jangadas devem ser construídas de modo que:

a) Sejam capazes de resistir 30 dias expostas ao tempo, qualquer que seja o estado do mar, quando colocadas a flutuar;

b) Possam continuar a operar satisfatoriamente, quando lançadas à água de uma altura de 18 m.

2 - A jangada a flutuar deve resistir aos saltos repetidos dados sobre ela de uma altura mínima de 4,5 m acima do seu piso, com ou sem cobertura levantada.

3 - A jangada e os seus acessórios devem ser concebidos de forma a resistir e a suportar um reboque à velocidade de 3 nós, em águas calmas, com lotação completa e equipamento e com âncora flutuante largada.

4 - A jangada deve possuir cobertura que proteja os ocupantes de uma exposição ao tempo, que automaticamente se levante quando a jangada seja colocada a flutuar e que satisfaça os requisitos seguintes:

a) Possua isolamento contra o calor e o frio, por meio de duas camadas de material separadas por um espaço de ar ou por outros meios igualmente eficazes, e possua os meios necessários que impeçam a acumulação de água no espaço de ar;

b) Tenha o interior pintado com uma cor que não fatigue os ocupantes;

c) Possua entradas claramente assinaladas e providas de dispositivo ajustável de fecho que possa ser fácil e rapidamente aberto pelo interior e exterior da jangada, de modo a permitir a ventilação e a impedir a entrada de água do mar, do vento e do frio e tenha pelo menos duas entradas diametralmente opostas, nos casos de jangadas com capacidade para mais de oito pessoas;

d) Admita a circulação suficiente e permanente de ar para os ocupantes, mesmo com as aberturas fechadas;

e) Possua pelo menos uma janela;

f) Seja provida de meios capazes de recolher a água da chuva;

g) Tenha altura suficiente que permita aos ocupantes sentar-se em toda a área coberta pela capota.

Artigo 111.º
Capacidade mínima e peso das jangadas

1 - As jangadas devem ter capacidade para um mínimo de seis pessoas, calculada de acordo com o disposto no artigo 117.º ou no artigo 127.º

2 - A menos que a jangada possua dispositivos de colocação na água aprovados de acordo com os requisitos previstos no capítulo 27 e não seja necessário levantá-la, o peso total da jangada, do contentor e do seu equipamento não deve exceder 185 kg.

Artigo 112.º
Acessórios das jangadas

1 - Em volta das jangadas, exterior e interiormente, deve haver grinaldas firmemente fixadas.

2 - As jangadas devem possuir uma retenida resistente e com pelo menos 15 m, ou com comprimento igual a pelo menos duas vezes a distância entre a sua posição a bordo e a linha de flutuação correspondente à condição de navegação com calado mínimo, no caso de este comprimento ser maior.

Artigo 113.º
Dispositivo de colocação na água

1 - Para além dos requisitos gerais previstos neste capítulo, as jangadas utilizadas com dispositivo de colocação na água devem ainda:

a) Resistir, com lotação completa e equipamento, ao impacte lateral contra o costado do navio, a uma velocidade de pelo menos 3,5 m/s, bem como a uma queda no mar de uma altura mínima de 3 m, e aguentar os danos sem ficar inutilizadas para o serviço;

b) Ser providas de meios para encostar ao piso de embarque, mantendo-se firmes nessa posição até se realizar o embarque.

2 - O dispositivo de colocação na água de jangadas de navios de passageiros deve ser concebido de forma a possibilitar um rápido desembarque de todas as pessoas embarcadas.

3 - O dispositivo de colocação na água de jangadas de navios de carga deve ser concebido de forma a possibilitar um desembarque de toda a tripulação no máximo de três minutos após ser dada a respectiva ordem.

Artigo 114.º
Equipamento

1 - O equipamento normal de uma jangada compreende:

a) Um anel de borracha de salvação ligado a uma retenida flutuante com pelo menos 30 m de comprimento;

b) Uma navalha ligada a um flutuador e a um fiel colocados numa bolsa exterior da capota, colocada perto do ponto onde se encontra o cabo de disparo da jangada, e nas jangadas pneumáticas com lotação para 13 pessoas ou mais deve haver uma segunda navalha, não necessariamente do tipo inafundável;

c) Um vertedouro flutuante, ou dois, consoante a jangada tenha capacidade para 12 ou para 13 ou mais pessoas, respectivamente;

d) Duas esponjas;

e) Duas âncoras flutuantes, cada uma com espias e bóia de arinque resistente ao choque, sendo uma delas sobressalente e a outra fixa permanentemente à jangada, de modo que, quando esta se insufle ou flutue, se a mantenha orientada ao vento o mais estável possível, devendo a resistência de ambas as âncoras flutuantes, das espias e da bóia de arinque ser suficiente para aguentar qualquer estado de mar, e um tornel em cada extremidade da espia do tipo que não permita ensarilhar;

f) Dois remos flutuantes;

g) Três abre-latas ou canivetes de bolso possuindo abre-latas especiais;

h) Uma caixa de primeiros socorros à prova de água que possa ser fechada hermeticamente depois de usada;

i) Um apito ou meio equivalente para emitir sinais acústicos;

j) Quatro sinais de pára-quedas de luz vermelha que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 83.º;

l) Seis fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 84.º;

m) Dois sinais de fumo flutuantes que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 85.º;

n) Uma lanterna eléctrica à prova de água com capacidade de ser utilizada para sinais Morse e ainda um jogo de pilhas e uma lâmpada sobressalente, guardados numa caixa à prova de água;

o) Um reflector de radar eficiente, a menos que a jangada possua um respondedor de radar (SART);

p) Um espelho de sinalização com as instruções necessárias para fazer sinais a navios e aviões;

q) Um exemplar do código de sinais para salvamento, plastificado ou com invólucro à prova de água;

r) Um jogo de apetrechos para pesca;

s) Uma ração alimentar que contenha, no mínimo, 10 000 kJ para cada pessoa embarcada na jangada, que a jangada seja autorizada a transportar, devendo as rações possuir invólucro impermeável e ser guardadas em recipiente à prova de água;

t) Recipientes estanques contendo 1,5 l de água potável por cada pessoa embarcada na jangada, podendo substituir-se por 0,5 l por pessoa se existir um aparelho de dessalinização capaz de produzir a mesma quantidade de água potável em dois dias;

u) Um copo graduado e inoxidável;

v) Seis doses de medicamentos contra o enjoo e uma bolsa para vomitar por cada pessoa embarcada na jangada;

x) Instruções para sobrevivência;

z) Instruções sobre as medidas urgentes;

z') Um mínimo de duas ajudas térmicas, conformes com as normas do capítulo 9, ou ajudas térmicas suficientes para 10% do número total de pessoas fixado para a jangada, quando este número seja superior.

2 - A marcação exigida em jangadas pneumáticas equipadas de acordo com o n.º 1 deste artigo deve ser «Pack A».

3 - O equipamento de uma jangada pode ser reduzido ao previsto nas alíneas a) a f), inclusive, e ao fixado nas alíneas h), i), n), o), p) e q), inclusive, e v) a z'), inclusive, e ainda ser reduzido a metade do previsto nas alíneas j) a m), inclusive, se utilizado em embarcações autorizadas a navegar em determinadas áreas de navegação, conforme consta da parte I deste Regulamento.

4 - Nas jangadas abrangidas pelo número anterior, a marcação exigida pela alínea e) do n.º 3 do artigo 121.º e pela alínea g) do artigo 131.º deve ser «Pack B».

5 - O equipamento de uma jangada não deve andar solto dentro dela, podendo, no todo ou em parte, ser arrumado num contentor que, embora não faça parte integrante da jangada ou não esteja permanentemente amarrado a esta, seja colocado de forma segura no seu interior e capaz de flutuar na água pelo menos trinta minutos sem danificar o seu conteúdo.

Artigo 115.º
Sistema de libertação automática das jangadas. Cabo de disparo

1 - O cabo de disparo que liga a jangada ao navio deve garantir que a jangada não seja arrastada para o fundo com o navio, depois de soltar-se e insuflar-se.

2 - Se no sistema de libertação automática for utilizado um troço de cabo de disparo enfraquecido (weak link), este deve:

a) Ser suficientemente forte, de modo a não partir por efeito da força necessária para puxar o cabo de disparo contido no contentor da jangada pneumática;

b) Possuir resistência suficiente que permita a insuflação da jangada pneumática;

c) Quebrar à tracção entre 2,2 ± 0,4 kN.

3 - Se na libertação automática for utilizado o sistema hidrostático, este deve:

a) Ser fabricado com materiais compatíveis entre si, para evitar o mau funcionamento, não se aceitando unidades galvanizadas ou outras formas de revestimento metálico dos componentes do disparador hidrostático;

b) Soltar automaticamente a jangada a uma profundidade máxima de 4 m;

c) Possuir drenos que impeçam a acumulação de água na câmara hidrostática, quando o sistema esteja colocado na sua posição normal;

d) Ser construído de modo a não se soltar quando varrido pela água do mar;

e) Ser marcado no exterior com a indicação do tipo e número de série;

f) Ser acompanhado de documento ou de chapa de identificação que indique a data de fabricação, o tipo e o número de série;

g) Ser construído de forma que cada parte ligada ao cabo de disparo possua uma resistência não inferior à exigida para o referido cabo.

CAPÍTULO 20
Jangadas pneumáticas

Artigo 116.º
Requisitos das jangadas pneumáticas

1 - As jangadas pneumáticas devem satisfazer o disposto no capítulo 19 e, adicionalmente, satisfazer as disposições deste capítulo.

2 - Na construção de jangadas pneumáticas deve observar-se o seguinte:

a) A câmara de flutuação principal deve estar dividida em pelo menos dois compartimentos separados, cada um dos quais se insuflará com válvula de retenção própria;

b) As câmaras de flutuação devem estar dispostas de modo que, se qualquer dos compartimentos sofrer avaria e não se insuflar, os compartimentos intactos possam sustentar, com bordo livre positivo em toda a periferia da jangada pneumática, o número de pessoas embarcadas, cada uma delas com peso de 75 kg e sentadas na posição normal;

c) O piso de jangada pneumática deve ser impermeável à água e estar suficientemente isolado do frio:

i) Através de um ou mais compartimentos que insuflem automaticamente ou possam ser insuflados pelos ocupantes e que estes possam esvaziar e insuflar de novo;

ii) Ou por outros meios igualmente eficazes, que não dependam de insuflação.

3 - A jangada pneumática deve ser insuflada com gás não tóxico e a insuflação completa deve efectuar-se no espaço de um minuto, a temperatura ambiente entre 18ºC e 20ºC, ou no espaço de três minutos, a uma temperatura ambiente de -30ºC, e, uma vez insuflada, a jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, deve conservar a sua forma.

4 - Cada compartimento insuflado deve resistir a um excesso de pressão igual a pelo menos três vezes a pressão de serviço e, através de válvulas de escape ou de limitadores de alimentação de gás, deve garantir que a pressão não atinja o dobro da pressão de serviço.

5 - Para que a pressão de serviço possa ser mantida devem existir meios destinados a instalar a bomba ou fole de enchimento referido na alínea b) do artigo 124.º deste Regulamento.

6 - A jangada pneumática deve poder ser insuflada por uma só pessoa.

Artigo 117.º
Capacidade de transporte das jangadas pneumáticas

O número de pessoas que uma jangada pneumática está autorizada a transportar é igual ao menor dos números seguintes:

a) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,096 o volume, medido em metros cúbicos, das câmaras-de-ar principais (para este efeito não se incluirá o volume dos arcos nem dos bancos, quando existam);

b) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,372 a área da secção interna transversal horizontal da jangada pneumática (incluindo para este efeito o ou os bancos, quando existam), medida em metros quadrados, até ao bordo interior das câmaras-de-ar;

c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se comodamente e com espaço superior suficiente, de

modo a não dificultar o funcionamento de qualquer componente do equipamento da jangada pneumática.

Artigo 118.º
Acesso às jangadas pneumáticas

1 - Nas jangadas pneumáticas deve existir, pelo menos numa das entradas, uma rampa de acesso semi-rígida que permita subir desde a água à jangada e concebida de forma que, em caso de avaria, não permita que a jangada se esvazie consideravelmente e, no caso de jangadas pneumáticas com dispositivo de arriar, a rampa de acesso deve ser instalada na entrada oposta aos cabos de amarração ao navio e aos meios de embarque.

2 - As entradas das jangadas que não possuam rampa de acesso devem ter uma escada de embarque e o último degrau desta deve situar-se pelo menos 0,4 m abaixo da linha de flutuação da jangada pneumática.

3 - A jangada pneumática deve possuir, no seu interior, os meios necessários destinados a ajudar as pessoas a passar da escada para a jangada.

Artigo 119.º
Estabilidade das jangadas pneumáticas

1 - As jangadas pneumáticas devem ser construídas de modo a manter a sua estabilidade no mar depois de completamente insufladas e a flutuar com as capotas abatíveis levantadas.

2 - A estabilidade da jangada pneumática deve permitir-lhe que:

a) Quando invertida, possa ser endireitada por uma pessoa no mar em águas calmas.

b) Quando com lotação completa, possa ser rebocada a uma velocidade de 3 nós em águas tranquilas.

Artigo 120.º
Acessórios das jangadas pneumáticas

1 - A resistência do conjunto formado pelo cabo e acessórios que compõem o sistema de disparo, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido (weak link) previsto no n.º 2 do artigo 115.º, não deve ser inferior a 10,0 kN, para as jangadas pneumáticas autorizadas a transportar nove ou mais pessoas, e inferior a 7,5 kN, para as restantes.

2 - No tecto da capota abatível da jangada pneumática deve haver uma lâmpada de controlo manual, visível pelo menos a 2 milhas, em noite com boa visibilidade e durante um período não inferior a doze horas, e, se a luz for intermitente, deve emitir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e operar num período de doze horas.

3 - A lâmpada deve ser alimentada por uma bateria activada por água do mar ou por uma pilha seca e acender-se automaticamente quando a jangada pneumática insuflar, devendo a bateria ser do tipo não deteriorável quando se molhe ou humedeça dentro da jangada pneumática.

4 - Dentro da jangada pneumática deve ser instalada uma lâmpada de accionamento manual que possa funcionar continuamente durante um período de pelo menos doze horas, que acenda automaticamente quando a jangada seja insuflada e que possua intensidade suficiente para permitir ler as instruções de sobrevivência e de manutenção do equipamento.

Artigo 121.º
Contentor das jangadas pneumáticas

1 - A jangada pneumática deve estar embalada num contentor que:

a) Seja capaz de resistir às condições rigorosas de utilização verificadas no mar;

b) Possua flutuabilidade suficiente para, com a jangada pneumática e o seu equipamento no interior, forçar o cabo de disparo de modo a accionar o mecanismo de insuflação em situação de navio a afundar-se;

c) Seja o mais possível estanque, exceptuando os orifícios de drenagem no fundo do invólucro.

2 - A jangada pneumática deve estar embalada no contentor, de modo que se insufle na água e fique direita e a flutuar logo que se separe do seu contentor.

3 - O contentor deve ser marcado com:

a) O nome do construtor e a marca do fabricante;

b) O número de série;

c) O nome da entidade que concedeu aprovação e o número de pessoas que a jangada pode comportar;

d) SOLAS;

e) O tipo de embalagem de emergência;

f) A data da última revisão;

g) O comprimento do cabo de disparo;

h) A altura máxima de colocação autorizada acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);

i) As instruções para colocação na água.

Artigo 122.º
Inscrições nas jangadas pneumáticas

As jangadas pneumáticas devem ter inscritos os seguintes elementos:

a) O nome do fabricante e a marca comercial;

b) O número de série;

c) A data de fabrico (mês e ano);

d) O nome da entidade que a aprovou;

e) O nome e o local da estação de serviço onde foi efectuada a última revisão;

f) O número de pessoas que pode comportar, por cima de cada abertura, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a jangada pneumática.

Artigo 123.º
Jangadas pneumáticas com dispositivo de colocação na água

1 - A jangada pneumática que tenha possibilidade de utilizar dispositivo de colocação na água, quando suspensa pelo olhal de suspensão de linga, deve suportar um peso igual a:

a) 4 vezes o peso da jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, a uma temperatura ambiente e estabilizada da jangada de 20ºC ± 3ºC, sem que nenhuma das válvulas de escape funcione;

b) 1,1 vezes o peso da jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, a uma temperatura ambiente e estabilizada da jangada de -30ºC, sem que nenhuma das válvulas de escape funcione.

2 - Os contentores rígidos das jangadas pneumáticas que sejam colocados na água por meio de um dispositivo aprovado para esse fim devem ser concebidos de modo que, no todo ou em parte, não caiam ao mar durante ou depois da insuflação da jangada pneumática.

Artigo 124.º
Equipamento adicional das jangadas pneumáticas

As jangadas pneumáticas devem ser providas do seguinte equipamento adicional, em relação ao previsto no artigo 114.º deste diploma:

a) Um jogo de elementos que permitam efectuar as necessárias reparações e colagens nas câmaras-de-ar;

b) Uma bomba ou fole para completar o enchimento;

c) Navalhas de segurança em número igual ao previsto no n.º 1, alínea b), do artigo 114.º deste diploma.

CAPÍTULO 21
Jangadas rígidas

Artigo 125.º
Requisitos das jangadas rígidas

As jangadas rígidas devem satisfazer os requisitos previstos no capítulo 19 e, adicionalmente, os estabelecidos no presente capítulo.

Artigo 126.º
Construção de jangadas rígidas

1 - Na construção de jangadas rígidas a flutuabilidade deve ser assegurada por materiais apropriados com flutuabilidade própria, colocados o mais próximo possível da periferia da jangada, devendo o material flutuante ser de combustão retardada ou protegido por uma cobertura de combustão retardada.

2 - O piso da jangada deve impedir a entrada de água, mantendo os ocupantes fora de água e isolados do frio.

Artigo 127.º
Capacidade de transporte das jangadas rígidas

O número de pessoas que a jangada rígida está autorizada a transportar deve ser igual ao menor dos números seguintes:

a) O maior número inteiro que resulte da divisão por 0,096 do volume, medido em metros cúbicos, do material flutuante multiplicado por um factor de um menos o peso específico desse material;

b) O maior número inteiro que resulte da divisão por 0,372 da área da secção transversal horizontal do piso da jangada, medida em metros quadrados;

c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se com comodidade e espaço superior suficiente, de modo a não dificultar o funcionamento de qualquer equipamento da jangada.

Artigo 128.º
Acesso a jangadas rígidas

1 - Numa das entradas das jangadas rígidas deve existir uma rampa de acesso rígida que permita subir da água para a jangada e, no caso de jangada rígida servida por dispositivo de colocação na água, a rampa de acesso deve estar instalada no lado oposto ao dos cabos de amarração do navio e aos meios de embarque.

2 - As entradas da jangada que não possuam rampa de acesso devem ter uma escada de embarque e o último degrau desta deve situar-se pelo menos a 0,4 m abaixo da linha de flutuação da jangada.

3 - A jangada deve possuir, no seu interior, os meios necessários destinados a ajudar as pessoas a passar da escada para a jangada.

Artigo 129.º
Estabilidade das jangadas rígidas

1 - A jangada rígida, a menos que possa flutuar com segurança sobre qualquer dos lados, deve possuir resistência e estabilidade suficientes para se endireitar automaticamente ou ser endireitada facilmente por uma pessoa em mar calmo.

2 - A estabilidade da jangada deve permitir que esta, com a lotação e equipamento completos, possa ser rebocada a uma velocidade de 3 nós em águas tranquilas.

Artigo 130.º
Acessórios das jangadas rígidas

1 - A jangada rígida deve possuir um adequado cabo de reboque e a resistência do sistema constituído por esse cabo e pelos meios de engate à jangada, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido (weak link) requerido pelo n.º 2 do artigo 115.º, não deve ser inferior a 10,0 kN, para jangadas autorizadas a transportar nove ou mais pessoas, e inferior a 7,5 kN, para as restantes.

2 - No tecto da cobertura abatível da jangada deve haver uma lâmpada de controlo manual, visível pelo menos a 2 milhas, em noite com boa visibilidade e durante um período não inferior a doze horas, e, se a luz for intermitente deve produzir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e operar num período de doze horas.

3 - A lâmpada deve ser alimentada por uma bateria activada por água do mar ou por uma pilha seca, que se acenderá automaticamente quando a cobertura é armada, devendo a bateria ser do tipo não deteriorável quando se molhe ou humedeça dentro da jangada.

4 - Dentro da jangada deve ser instalada uma lâmpada de accionamento manual que possa funcionar continuamente durante um período de pelo menos doze horas, que acenda automaticamente quando se armar a cobertura e que possua intensidade suficiente de modo a permitir ler as instruções de sobrevivência e de manutenção do equipamento.

Artigo 131.º
Inscrições nas jangadas rígidas

A jangada deve estar marcada com:

a) O nome e o porto de registo do navio a que pertence;

b) O nome do fabricante e a marca comercial;

c) O número de série;
d) O nome da entidade que concedeu aprovação;
e) O número de pessoas que está autorizada a transportar, marcado por cima de cada abertura, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a da jangada;
f) SOLAS;
g) O tipo de embalagem de emergência;
h) O comprimento do cabo;
i) A altura máxima de colocação autorizada acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);
j) As instruções para colocação na água.

Artigo 132.º
Jangadas rígidas com dispositivo para colocação na água

A jangada rígida que tenha possibilidade de utilizar dispositivo aprovado de colocação na água, quando suspensa pelo olhal de suspensão ou linga, deve suportar uma carga de quatro vezes o seu peso com lotação completa e equipamento.

CAPÍTULO 22
Jangadas pneumáticas de modelo simplificado

Artigo 133.º
Requisitos das jangadas pneumáticas de modelo simplificado

1 - As jangadas pneumáticas de modelo simplificado são as que, satisfazendo os requisitos previstos nos capítulos 19 e 20, possuem as seguintes características diferenciadas:
a) Quando lançadas à água de uma altura de 6 m, devem continuar a operar satisfatoriamente;
b) As duas camadas de material previstas na alínea a) do n.º 4 do artigo 110.º podem reduzir-se a uma única camada;
c) A capacidade mínima prevista no n.º 1 do artigo 111.º é reduzida para quatro pessoas;
d) São dispensadas de cumprir o disposto no artigo 113.º e nos n.os 1, alíneas m), o), r), s), v), z) e z'), e 3 e 4 do artigo 114.º;
e) O número de âncoras previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a um;
f) O número de abre-latas previstos na alínea g) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a um;
g) O número de sinais de pára-quedas de luz vermelha previstos na alínea j) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a dois;
h) O número de sinais vermelhos de mão previstos na alínea l) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a três;
i) A capacidade mínima de água potável por cada pessoa prevista na primeira parte da alínea t) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzida a 0,5 l;
j) O número de doses de medicamentos contra o enjoo previstas na alínea v) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a três;

l) São dispensadas de cumprir o disposto no n.º 1 do artigo 118.º, no n.º 3 do artigo 120.º e no artigo 123.º;

m) A lâmpada prevista no n.º 2 do artigo 120.º pode ser substituída por um reflector de radar;

n) A marcação prevista na alínea d) do n.º 3 do artigo 121.º deve ser «NÃO SOLAS»;

o) A marcação prevista na alínea e) do n.º 3 do artigo 121.º deve ser «EQUIPAMENTO REDUZIDO».

2 - O equipamento mínimo de uma jangada pneumática de modelo simplificado compreende:

a) O equipamento indicado nas alíneas a), b), c), d), e), f), h), i) e n) do n.º 2 do artigo 114.º, com as reduções indicadas nas alíneas do número anterior;

b) Dois fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 11;

c) O equipamento previsto nas alíneas a) e b) do artigo 124.º

3 - A marcação prevista na alínea e) do n.º 3 do artigo 121.º de uma jangada pneumática com equipamento mínimo deve ser «EQUIPAMENTO MÍNIMO».

4 - As jangadas pneumáticas de modelo simplificado a que seja exigido sistema de libertação automática devem cumprir o disposto no artigo 115.º

CAPÍTULO 23
Jangadas pneumáticas abertas reversíveis

Artigo 134.º
Generalidades

As jangadas pneumáticas abertas reversíveis devem:

a) Ser construídas utilizando mão-de-obra especializada e materiais adequados;

b) Resistir ao desgaste, quando colocadas ao ar livre, sob temperaturas de -18ºC a +65ºC;

c) Ter capacidade para ser utilizadas sob temperaturas do ar de -18ºC a +65ºC e da água de -1ºC a +30ºC;

d) Ser resistentes à corrosão e não se degradarem em contacto com a água do mar, os óleos ou os fungos;

e) Ser estáveis e manter a forma, quando insufladas e completamente carregadas.

Artigo 135.º

Construção

1 - A jangada pneumática aberta reversível deve ser construída de modo que, quando lançada à água de uma altura de 10 m, o seu equipamento continue a operar satisfatoriamente, e, se for colocada a uma altura superior a 10 m acima da linha de água, deverá ser do tipo das submetidas a ensaios de queda com resultados positivos de altura pelo menos igual à referida.

2 - A jangada pneumática a flutuar deve resistir a saltos repetidos dados de pelo menos 4,5 m de altura.

3 - A jangada pneumática e os seus acessórios devem ser concebidos de forma a suportar um reboque à velocidade de 3 nós, em águas calmas, com lotação completa e equipamento e com a âncora flutuante largada.

4 - A jangada pneumática, quando completamente insuflada, deve permitir o embarque a partir da água, qualquer que seja o lado que insufle.

5 - A câmara de flutuação principal da jangada pneumática deve estar dividida em, pelo menos, dois compartimentos separados, cada um dos quais se insuflará com válvula de retenção própria.

6 - As câmaras de flutuação da jangada pneumática devem estar dispostas de modo que, se qualquer dos compartimentos sofrer avaria e não se insuflar, os compartimentos intactos possam sustentar o número de pessoas que a jangada possa transportar, cada uma delas com peso de 75 kg e sentadas na posição normal, com bordo livre positivo em toda a periferia da jangada pneumática.

7 - O piso de jangada pneumática deve ser impermeável à água.

8 - A jangada pneumática deve ser insuflada com gás não tóxico e a insuflação deve estar completa em um minuto, a temperatura ambiente entre 18ºC e 20ºC, ou em três minutos, a uma temperatura ambiente de -18ºC.

9 - Uma vez insuflada, a jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, deve conservar a sua forma.

10 - Cada compartimento insuflado deve resistir a aumentos de pressão iguais a pelo menos três vezes a pressão de serviço e, por meio de válvulas de escape ou de limitadores de alimentação de gás, deve também evitar que a pressão atinja o dobro da pressão de serviço.

11 - As câmaras de flutuação devem possuir uma cor bem visível em pelo menos 25% da sua superfície, admitindo-se que essa cor seja aplicada nas bolsas de água referidas no n.º 5 do artigo 136.º

12 - O número de pessoas que a jangada pneumática está autorizada a transportar é igual ao menor dos números seguintes:

a) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,075 o volume, medido em metros cúbicos, das câmaras-de-ar principais (para este efeito não se incluirá o volume dos bancos, quando existam); ou

b) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,304 a área da secção interna transversal horizontal da jangada pneumática (incluindo para este efeito o ou os bancos, quando existam), medida em metros quadrados, até ao bordo interior das câmaras-de-ar; ou

c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se dentro das câmaras-de-ar sem prejudicar o funcionamento de qualquer equipamento da jangada pneumática.

13 - As jangadas pneumáticas abertas devem possuir capacidade não inferior a 4 ou superior a 65 pessoas, calculada de acordo com os requisitos previstos no n.º 12 deste artigo.

Artigo 136.º
Acessórios da jangada pneumática

1 - Em volta de uma jangada pneumática aberta reversível deve haver grinaldas firmemente fixadas no interior e no seu exterior.

2 - A jangada deve ser equipada com uma retenida resistente, de comprimento adequado à insuflação automática quando atinja água.

3 - A resistência do conjunto formado pelo cabo e pelos acessórios que compõem o sistema de disparo, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido (weak link), não deve ser inferior:

a) A 7,5 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem até 8 pessoas;

b) A 10,0 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem de 9 a 30 pessoas;

c) A 15,0 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem mais de 30 pessoas.

4 - A jangada pneumática deve possuir uma ou duas rampas de acesso desde a água, conforme a capacidade seja respectivamente inferior ou igual a 30 pessoas ou superior.

5 - A jangada pneumática deve ser equipada com bolsas de água satisfazendo os seguintes requisitos:

a) A secção transversal das bolsas de água deve ter a forma de um triângulo isósceles e a base do triângulo deve estar ligada ao lado de baixo da jangada;

b) A concepção das bolsas deve permitir que estas se encham até cerca de 60% da sua capacidade num período de quinze a vinte e cinco segundos depois do lançamento;

c) As bolsas de água devem ter capacidade conjunta compreendida entre 125 l e 150 l, nas jangadas com capacidade até 10 pessoas, e de (12xN)/l (N = número de pessoas), nas jangadas com capacidade superior a 10 pessoas;

d) As bolsas de água devem estar ligadas por todos os lados às câmaras de flutuação quer superiores quer inferiores;

e) As bolsas de água devem ser distribuídas de forma simétrica em relação à circunferência que constitui o perímetro da jangada, mas suficientemente separadas, de modo a permitir o escape do ar.

6 - A jangada pneumática deve possuir uma ou duas válvulas automáticas de esgoto de cada um dos lados, conforme a sua capacidade seja respectivamente igual ou inferior a 30 pessoas ou superior.

Artigo 137.º
Equipamento

1 - O equipamento de uma jangada pneumática aberta reversível compreende:

a) Um anel de borracha de salvação ligado a uma retenida flutuante com pelo menos 30 m de comprimento, que resista a uma carga de tracção de 1,0 kN;

b) Uma navalha ligada a um flutuador e a um fiel colocados numa bolsa exterior na câmara de flutuação superior, adjacente ao cabo de disparo e em situação de poder cortá-lo, devendo haver uma segunda navalha nas jangadas autorizadas a transportar mais de 12 pessoas;

c) Um vertedouro flutuante ou dois, consoante a jangada tenha capacidade para transportar até 12 pessoas ou mais de 12, respectivamente;

d) Duas esponjas;

e) Uma âncora flutuante fixa permanentemente à jangada, de modo que quando esta insufle ou flutue se mantenha orientada ao vento, o mais estável possível;

f) Dois remos flutuantes;

g) Um conjunto de primeiros socorros guardados em caixa à prova de água que possa ser fechada hermeticamente depois de usada;

h) Um apito ou meio equivalente para emitir sinais acústicos;

i) Dois sinais tipo facho de mão, conformes aos previstos no capítulo 11;

j) Uma lanterna eléctrica à prova de água capaz de ser utilizada para sinais Morse e ainda um jogo de pilhas e uma lâmpada sobressalente guardados numa caixa à prova de água;

k) Um jogo de utensílios para efectuar reparações e colagens em câmaras-de-ar;

l) Uma bomba de enchimento ou um fole.

2 - O equipamento deve ser guardado num pacote que, se não fizer parte integrante da jangada ou não estiver ligado a esta de forma permanente, deve ser instalado e amarrado à jangada, capaz de flutuar na água durante pelo menos trinta minutos sem danificar o seu conteúdo.

Artigo 138.º
Contentor das jangadas pneumáticas abertas reversíveis

1 - A jangada pneumática deve estar embalada num contentor que:

a) Seja capaz de resistir às condições rigorosas de utilização existentes no mar;

b) Possua flutuabilidade suficiente para, com a jangada pneumática e seu equipamento no interior, forçar o cabo de disparo de modo a accionar o mecanismo de insuflação na situação de navio a afundar-se;

c) Seja estanque, exceptuando os orifícios de drenagem no fundo do invólucro.

2 - O contentor deve ser marcado com:

a) O nome do construtor e a marca do fabricante;

b) O número de série;

c) O nome da entidade que concedeu a aprovação e a lotação da jangada;

d) A indicação «NÃO SOLAS - REVERSÍVEL»;

e) A data da última revisão;

f) O comprimento do cabo de disparo;

g) A altura máxima de colocação acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);

h) As instruções para colocação na água.

Artigo 139.º
Inscrições nas jangadas pneumáticas abertas reversíveis

A jangada pneumática deve estar marcada com:

a) O nome do fabricante e a marca comercial;

b) O número de série;

c) A data de fabrico (mês e ano);

d) O nome da entidade que a aprovou;

e) O nome e o local da estação de serviço onde foi efectuada a última revisão;

f) A lotação no topo de cada câmara de flutuação, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a das câmaras de flutuação.

SECÇÃO IV
Embarcações de socorro

CAPÍTULO 24
Embarcações de socorro

Artigo 140.º
Requisitos gerais

1 - Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, as embarcações de socorro devem satisfazer os requisitos previstos nos artigos 86.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º e 92.º, n.º 1 a 8, inclusive, 10, alíneas a) e b), 11, 12 e 15, e no artigo 94.º, n.os 1 e 2.

2 - As embarcações de socorro podem ser de tipo rígido, pneumático ou combinar os dois tipos e devem:

a) Ter um comprimento superior a 3,8 m, mas inferior a 8,5 m;

b) Ser capazes de acomodar pelo menos cinco pessoas sentadas e uma deitada.

3 - As embarcações de socorro combinadas com partes rígidas e pneumáticas devem cumprir os requisitos específicos da presente regra.

4 - Quando uma embarcação de socorro não possua suficiente tosado, é obrigatória uma cobertura de proa que cubra pelo menos 15% do seu comprimento.

5 - As embarcações de socorro devem poder manobrar a uma velocidade até 6 nós e manter esta velocidade durante pelo menos quatro horas.

6 - As embarcações de socorro devem possuir suficiente mobilidade e manobrabilidade em mar aberto, de modo a permitir recuperar pessoas dentro de água,

a reunir jangadas pneumáticas e a rebocar a jangada de maior capacidade a bordo do navio, ainda que carregada com a lotação completa e equipamento ou equivalente, à velocidade mínima de 2 nós.

7 - A embarcação de socorro deve possuir um motor fixo ou fora de borda.

8 - Se a embarcação de socorro for equipada com um motor fora de borda, o leme e a cana do leme devem fazer parte integrante do motor.

9 - Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 91.º, numa embarcação de socorro pode ser instalado um motor fora de borda, funcionando a gasolina e possuindo um sistema de alimentação aprovado, desde que os tanques do combustível tenham uma protecção especial contra incêndio e explosão.

10 - As embarcações de socorro devem possuir dispositivos para reboque instalados de forma permanente e com resistência suficiente para reunir e rebocar as jangadas, conforme o previsto no n.º 6 deste artigo.

11 - As embarcações de socorro devem possuir compartimentos e caixas estanques para guardar os componentes pequenos do seu equipamento.

Artigo 141.º
Equipamento das embarcações de socorro

1 - Os componentes do equipamento de uma embarcação de socorro, à excepção dos croques, que devem estar livres para ser utilizados, devem ser fixados com fiéis no interior da embarcação e guardados em caixas ou compartimentos seguros com abraçadeiras ou quaisquer outros meios equivalentes e adequados.

2 - O equipamento de uma embarcação de socorro deve ser guardado de modo a não perturbar qualquer operação de arriar ou de recuperar a embarcação e todos os componentes desse equipamento devem ser, o mais possível, leves e de pequenas dimensões e estar embalados de forma apropriada e compacta.

3 - Do equipamento das embarcações de socorro deve constar:

a) Um número suficiente de remos para efectuar movimento a vante em águas tranquilas e por cada remo existente deve haver um tolete, forquetas ou meios equivalentes, devendo os toletes e as forquetas estar amarrados à embarcação com fiel ou correntes;

b) Dois vertedouros flutuantes;

c) Uma agulha de governo em funcionamento montada numa bitácula com iluminação ou provida de fonte conveniente de iluminação;

d) Uma âncora flutuante com cabo-guia e bóia de arinque com resistência adequada e comprimento não inferior a 10 m;

e) Uma boça de comprimento e resistência suficientes, ligada ao sistema de libertação previsto no n.º 11 do artigo 92.º e colocada na extremidade de vante da embarcação de socorro;

f) Uma retenida flutuante com comprimento mínimo de 50 m e com resistência suficiente para rebocar uma jangada pneumática, de acordo com o disposto no n.º 6 do artigo 140.º;

g) Uma lanterna eléctrica estanque que possa ser utilizada para emissão de sinais Morse, juntamente com um jogo de pilhas sobressalentes e uma lâmpada de reserva dentro de invólucro estanque;

h) Um apito ou sinal acústico equivalente;

i) Uma caixa de primeiros socorros capaz de fechar hermeticamente depois de utilizada;

j) Dois anéis de salvação com retenida flutuante de pelo menos 30 m;

k) Um projector que permita iluminar de noite um objecto de cor clara, com o tamanho de 18 m, a uma distância de 180 m, durante um período total de seis horas, e que funcione, no mínimo, durante três horas seguidas;

l) Um reflector de radar eficiente;

m) Um mínimo de duas ajudas térmicas satisfazendo os requisitos do capítulo 9 ou ajudas térmicas suficientes para 10% do número de pessoas que a embarcação possa acomodar, se a percentagem resultar num número superior.

4 - Além do equipamento previsto nas alíneas do número anterior, as embarcações de socorro rígidas devem ainda possuir:

a) Um croque;

b) Um balde;

c) Uma navalha e um machado.

5 - Além do equipamento previsto nas alíneas do n.º 3 deste artigo, as embarcações de socorro insufláveis devem também possuir:

a) Uma navalha com flutuador;

b) Duas esponjas;

c) Um fole ou uma bomba eficaz de funcionamento manual;

d) Uma caixa adequada com um jogo de sobressalentes para reparar furos;

e) Um croque de segurança.

Artigo 142.º
Requisitos adicionais para as embarcações de socorro pneumáticas

1 - As embarcações de socorro pneumáticas são dispensadas de cumprir o disposto nos n.os 3 e 5 do artigo 86.º

2 - As embarcações de socorro pneumáticas devem ser concebidas de modo que, quando suspensas por cabo de brinco ou de gato, possuam:

a) Resistência e rigidez suficientes para efectuar as operações de colocação na água e de recuperação com a carga completa de pessoas e equipamento;

b) Resistência suficiente para suportar a carga correspondente a quatro vezes o peso da embarcação, com a carga completa de pessoas e equipamento e à temperatura ambiente de 20ºC ± 3ºC e com as válvulas de escape operativas;

c) Resistência suficiente para suportar a carga correspondente a 1,1 vezes o peso da embarcação, com a carga completa de pessoas e equipamento e à temperatura ambiente de -30ºC e com as válvulas de escape operativas.

3 - As embarcações de socorro pneumáticas devem ser construídas de modo a poderem resistir à intempérie:

a) Quando colocadas em convés aberto de um navio a navegar no mar;

b) Durante 30 dias a flutuar, em qualquer condição de mar.

4 - Sem prejuízo do disposto nos n.os 1 e 2 do artigo 94.º, na embarcação de socorro pneumática deve estar marcado o número de série, o nome do fabricante e a data de fabrico.

5 - A flutuabilidade da embarcação de socorro pneumática deve ser assegurada por uma câmara-de-ar única, subdividida em pelo menos cinco compartimentos distintos e de volume aproximado, ou por duas câmaras-de-ar distintas, em que o volume total de uma não deve ser superior a 60% do volume da outra, devendo as câmaras-de-ar ser concebidas de modo que, se um dos compartimentos se avariar, o outro possa suportar o peso total das pessoas que a embarcação de socorro está autorizada a acomodar, pesando em média 75 kg, sentadas na posição normal, e nesta circunstância mantenha um bordo livre positivo em toda a sua periferia.

6 - As câmaras-de-ar que rodeiem a embarcação de socorro pneumática devem apresentar, quando cheias, um volume que não seja inferior a 0,17 m³ por cada pessoa que a embarcação esteja autorizada a acomodar.

7 - Cada compartimento de flutuação de uma embarcação de socorro pneumática deve possuir uma válvula sem retorno destinada a insuflação manual e meios que permitam o seu esvaziamento e ainda uma válvula de segurança.

8 - No fundo das embarcações de socorro pneumáticas insufladas, e em outros pontos vulneráveis do seu exterior, deve haver protectores antiabrasivos.

9 - Se a embarcação de socorro pneumática possuir painel de popa (para apoio do motor), este não deve estar a uma distância do extremo da popa superior a 20% do comprimento total da embarcação.

10 - Nas embarcações de socorro pneumáticas devem existir reforços apropriados para amarrar os cabos à proa e à popa e grinaldas ao redor do exterior e interior da embarcação.

11 - As embarcações de socorro pneumáticas devem ser mantidas permanentemente na condição de insufladas.

SECÇÃO V
Colocação a bordo e na água das embarcações de sobrevivência e de socorro

CAPÍTULO 25
Colocação a bordo das embarcações de sobrevivência

Artigo 143.º
Colocação a bordo das embarcações de sobrevivência

1 - As embarcações de sobrevivência devem ser colocadas a bordo:

a) De modo que as próprias embarcações ou os seus berços não interfiram nas operações de arriar de outras embarcações de sobrevivência ou de socorro situadas em local diferente;

b) Tão próximas da superfície da água quanto o possível e em segurança e, no caso de as embarcações de sobrevivência não serem jangadas destinadas a ser colocadas na água por lançamento pela borda, as embarcações de sobrevivência na posição de embarque devem ficar, no mínimo, 2 m acima da linha de flutuação, com o navio na condição de carregado sob condições desfavoráveis de caimento e adornado até 20º, a cada bordo ou até ao ângulo em que a borda do convés exposto ao tempo começa a submergir, conforme o que for menor;

c) De maneira que, na situação de contínua prontidão, dois tripulantes possam executar as operações de embarque e de colocação na água em menos de cinco minutos;

d) Com o equipamento completo, conforme vem estabelecido neste Regulamento;

e) Sempre que possível, numa situação resguardada e protegida de avarias ocasionadas por fogo ou por explosão.

2 - As embarcações salva-vidas destinadas a ser arriadas pelo costado do navio devem ser colocadas o mais possível afastadas da hélice.

3 - Nos navios de carga de comprimento compreendido entre 80 m e 120 m, a embarcação salva-vidas deve ser colocada de modo que a popa da embarcação esteja a uma distância da hélice igual ou superior ao seu comprimento.

4 - Nos navios de carga de comprimento igual ou superior a 120 m e nos navios de passageiros de 80 m de comprimento ou mais, as embarcações salva-vidas devem

ser colocadas de modo que a sua popa esteja afastada da popa do navio pelo menos 1,5 vezes o seu comprimento.

5 - Os navios devem, sempre que possível, acondicionar as embarcações salva-vidas em posição abrigada das más condições de mar.

6 - As embarcações salva-vidas devem estar colocadas a bordo fixas aos dispositivos de colocação na água.

7 - Para além de satisfazerem os requisitos previstos nos capítulos 19 a 23, as jangadas devem estar colocadas a bordo de modo a poderem ser libertadas manualmente dos seus dispositivos de fixação e, quando não providas de turcos, devem ser colocadas a bordo de forma a poderem ser lançadas à água de maneira segura, mesmo nas piores condições de balanço.

8 - As jangadas providas de turcos devem ser colocadas ao alcance dos gatos de suspensão, a menos que o navio seja dotado com meios de transbordo que se mantenham operativos dentro dos limites de caimento e de adornamento previstos na alínea b) do n.º 1 deste artigo e devidos ao movimento do navio ou a corte de energia.

9 - Se a cada bordo do navio não houver jangadas com capacidade conjunta para todas as pessoas embarcadas e em condições capazes de ser lançadas por qualquer dos bordos, as jangadas destinadas a ser colocadas na água por lançamento pela borda devem estar colocadas de modo a ser facilmente transferidas de um para outro bordo do navio.

CAPÍTULO 26
Colocação a bordo das embarcações de socorro

Artigo 144.º
Colocação a bordo das embarcações de socorro

As embarcações de socorro devem ser colocadas a bordo:

a) De modo a estarem prontas para colocação na água em menos de cinco minutos;

b) Numa posição adequada para colocação na água e ou para recuperação;

c) De modo que as próprias embarcações ou os seus dispositivos de fixação a bordo não interfiram na operacionalidade de qualquer outra embarcação de sobrevivência ou dispositivo de colocação na água;

d) De forma a cumprirem-se os requisitos do capítulo 25, no caso de serem simultaneamente embarcações salva-vidas.

CAPÍTULO 27
Dispositivos para colocação na água e para embarque das embarcações de sobrevivência ou de socorro

Artigo 145.º
Requisitos gerais

1 - Os dispositivos de lançamento à água e os mecanismos de arriar e de recuperação das embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser concebidos de modo que as referidas embarcações, com o seu equipamento completo, possam ser arriadas com segurança na condição de caimento até 10º ou de adornamento até 20º, tenham ou não a bordo a lotação completa.

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, o dispositivo de colocação na água das embarcações salva-vidas utilizadas nos navios-tanques, químicos e de gás,

com um ângulo de inclinação desfavorável de 20º, calculado de acordo com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e Protocolo de 1978, deve poder operar com uma inclinação máxima no bordo mais baixo do navio.

3 - Os dispositivos de colocação na água não devem depender de outros meios que não sejam a gravidade ou a energia mecânica acumulada independente das fontes de energia do navio e devem poder manobrar a embarcação de sobrevivência ou de socorro na condição repleta de pessoas e equipamento ou de completamente leve.

4 - Os dispositivos de colocação na água devem ser concebidos de modo que uma só pessoa os possa manobrar de uma posição situada no convés ou dentro da embarcação de sobrevivência ou de socorro, devendo uma ou outra ser visível à pessoa que manobra o mecanismo de colocação na água situado no convés.

5 - Os dispositivos de colocação na água devem ser concebidos de modo que a sua manutenção se reduza ao mínimo, devendo as partes que os compõem ser objecto de regular e fácil manutenção, a efectuar pela tripulação do navio.

6 - Os guinchos do dispositivo de colocação na água devem ter resistência suficiente, que permita poderem suportar:

a) Um ensaio estático com prova de esforço não inferior a 1,5 vezes a carga máxima de funcionamento;

b) Um ensaio dinâmico com prova de esforço não inferior a 1,1 vezes a carga máxima de funcionamento, à velocidade máxima de descida.

7 - O sistema de colocação e os seus acessórios, excluídos os dos guinchos, devem ter resistência suficiente, de modo a aguentarem uma prova de esforço estática com ensaio não inferior a 2,2 vezes a carga máxima de carregamento.

ANEXO N.º 2

(Ver certificado no documento original)

Decreto-Lei n.º 194/98
de 10 de Julho

SUMÁRIO
Estabelece o regime jurídico da cabotagem marítima

O actual regime jurídico da cabotagem marítima nacional encontra-se fixado no Decreto-Lei n.º 368/93, de 28 de Outubro, tendo como suporte o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, do Conselho, de 7 de Dezembro.

Nos termos do referido regulamento, entendeu-se que a aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos nos Estados membros, cabotagem marítima, seria feita de forma gradual, tendo em conta a natureza específica de determinados tráfegos e serviços.

Por outro lado, aquele regulamento veio a consagrar regimes diferentes para a cabotagem continental e para a cabotagem insular, permitindo relativamente a esta última a possibilidade de os transportes serem declarados de interesse público.

Sem perder de vista os princípios e objectivos do citado regulamento, torna-se agora necessário actualizar a legislação aplicável, no sentido de permitir aos armadores comunitários o acesso aos transportes efectuados na cabotagem nacional, fixando uma nova regulamentação para a cabotagem insular, à qual também terão acesso os armadores comunitários a partir de 1 de Janeiro de 1999.

Na cabotagem continental mantém-se o princípio da reserva a favor dos armadores nacionais e comunitários.

No que respeita à cabotagem insular, foram introduzidas alterações destinadas a permitir uma maior flexibilidade das condições operacionais, visando uma melhoria das ligações marítimas com as Regiões Autónomas e um serviço de abastecimento pautado por elevados padrões de regularidade, continuidade, frequência e qualidade.

No mesmo sentido, foi atribuído aos transportes efectuados no âmbito da cabotagem insular a natureza de «serviço público» e fixados os efeitos daí decorrentes, de que se destaca a possibilidade da celebração de contratos administrativos de transporte, caso esteja em causa o normal e regular abastecimento das Regiões Autónomas.

Atendendo ao elevado interesse sectorial deste mercado, fixou-se, desde já, o regime que vigorará a partir de 1 de Janeiro de 1999, por forma que todos os agentes económicos envolvidos tenham as indicações necessárias para orientar os seus projectos operacionais e investimentos que lhe estão associados.

Finalmente, importa referir o equilíbrio conseguido entre os interesses das Regiões Autónomas e os transportadores nacionais, sem perder de vista os limites impostos pela regulamentação comunitária.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto

1 - O presente diploma tem por objecto regular o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias, no âmbito da cabotagem nacional.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por cabotagem nacional qualquer transporte de passageiros e de mercadorias efectuado entre portos nacionais.

Artigo 2.º
Cabotagem continental

1 - O transporte marítimo de passageiros e de mercadorias entre portos do continente, cabotagem continental, é reservado a armadores nacionais e comunitários e a navios de bandeira portuguesa ou de um Estado membro da União Europeia.

2 - A utilização de navios de bandeira de terceiros países, na cabotagem continental, carece de autorização do director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, a conceder nos termos do artigo 5.º deste diploma.

Artigo 3.º
Cabotagem insular - Serviço público

Por força do presente diploma, o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efectuado entre os portos do continente e os das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, entre os portos destas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas, cabotagem insular, é considerado de interesse público.

Artigo 4.º
Cabotagem insular

1 - O transporte marítimo de passageiros e de mercadorias, efectuado na cabotagem insular, é reservado a armadores nacionais e a navios de bandeira nacional de registo convencional.

2 - A partir de 1 de Janeiro de 1999, o transporte marítimo referido no número anterior pode também ser efectuado por armadores nacionais e comunitários, com navios registados em Portugal e nos respectivos Estados e com acesso à cabotagem desses mesmos Estados.

3 - Os armadores nacionais e comunitários que pretendam utilizar navios que não satisfaçam as condições previstas nos números anteriores devem requerer a necessária autorização ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, a conceder nos termos do artigo seguinte.

Artigo 5.º
Utilização de navios sujeitos a autorização

1 - Os pedidos de autorização, previstos no n.º 2 do artigo 2.º e no n.º 3 do artigo anterior, apresentados na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) devem ser fundamentados na indisponibilidade de navios adequados com acesso à cabotagem nacional e acompanhados da seguinte informação:

a) Nome, bandeira, porte e arqueação do navio a utilizar;

b) Identificação do armador e do carregador/recebedor;

c) Indicação dos portos de origem e destino e das datas previstas para o início e fim das viagens;

d) Identificação das mercadorias e das quantidades a transportar.

4 - Das autorizações concedidas, a DGPNTM dará conhecimento aos requerentes e às autoridades aduaneiras e marítimas envolvidas.

Artigo 6.º
Transportes de carga geral ou contentorizada

1 - Para além do cumprimento do disposto no artigo 4.º, aos armadores nacionais e comunitários que pretendam efectuar transportes de carga geral ou contentorizada entre os portos do continente e os portos das Regiões Autónomas é ainda exigida autorização a conceder pelo director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, assim como a garantia da regularidade, da continuidade e da qualidade desses mesmos transportes.

2 - A garantia prevista no número anterior é assegurada mediante o cumprimento cumulativo das seguintes condições:

a) Efectuar ligações semanais entre o continente e a Região Autónoma dos Açores ou da Madeira e vice-versa, consoante o tráfego que pratiquem;

b) Cumprir itinerários prestabelecidos;

c) Assegurar a continuidade do serviço pelo período mínimo de um ano;

d) Utilizar navios exclusivamente afectos aos serviços de transporte previstos neste artigo, com tripulação portuguesa e comunitária com domínio da língua portuguesa, e de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu com opção de compra;

e) Praticar fretes iguais entre o continente e cada uma das ilhas de cada Região Autónoma.

3 - Sempre que os transportes previstos no n.º 1 deste artigo respeitem ao tráfego do continente para a Região Autónoma dos Açores e desta para o continente, o itinerário deve incluir uma escala quinzenal em, pelo menos, cinco ilhas diferentes daquela Região Autónoma.

4 - Os armadores autorizados a efectuar transportes de carga geral ou contentorizada, no tráfego a que se refere o número anterior, poderão ser obrigados a cumprir uma escala mensal em todas as ilhas, ou a participar no tráfego interilhas, se estas se não mostrarem normal e regularmente abastecidas, em resultado de um serviço regular de transportes interilhas dos Açores.

Artigo 7.º
Autorização para o transporte de carga geral ou contentorizada

Os armadores interessados em obter a autorização prevista no n.º 1 do artigo anterior devem apresentar o pedido à DGPNTM, acompanhado dos seguintes elementos:

a) O tráfego e o itinerário a praticar;

b) A identificação dos navios a afectar ao respectivo tráfego;

c) Fretes a praticar.

Artigo 8.º
Revogação da autorização concedida

1 - A autorização concedida ao abrigo do artigo anterior pode ser revogada, no caso de se verificar uma suspensão da prestação do serviço, por período superior a 15 dias, imputável ao armador.

2 - O despacho de revogação não será proferido sem que previamente se proceda à audiência prévia do armador visado.

Artigo 9.º
Contratos administrativos de transporte

1 - O ministro responsável pelos transportes marítimos poderá determinar que sejam celebrados contratos administrativos de transporte marítimo, a fim de garantir a prestação de serviços suficientes e necessários ao normal abastecimento das Regiões Autónomas.

2 - Os contratos serão celebrados pela DGPNTM, em representação do Estado, sendo obrigatoriamente ouvidos os órgãos de governo próprios das respectivas Regiões Autónomas.

Artigo 10.º
Dever de informar

1 - Os armadores nacionais e comunitários que efectuem transportes no âmbito da cabotagem nacional devem facultar à DGPNTM os elementos necessários à caracterização e ao conhecimento dos serviços e tráfegos praticados.

2 - O disposto no número anterior não prejudica o direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial dos armadores.

Artigo 11.º
Competência sancionatória

1 - Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto no presente diploma, bem como o processamento das contra-ordenações, cabendo ao respectivo director-geral a aplicação das sanções.

2 - O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

a) Em 40% para a DGPNTM;

b) Em 60% para o Estado.

Artigo 12.º
Contra-ordenações

1 - Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 - A negligência e a tentativa são puníveis.

3 - Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 13.º
Transportes efectuados por não armadores

1 - Será aplicada a coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 750 000$00 a quem não sendo armador nacional ou comunitário efectue transportes no

âmbito da cabotagem marítima nacional, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 2.º e nos n.os 1 e 2 do artigo 4.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 8 000 000$00, se a infracção for praticada por uma pessoa colectiva.

Artigo 14.º
Utilização indevida de navios

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 750 000$00 aos armadores nacionais ou comunitários que utilizem, sem que para o efeito se encontrem autorizados, navios de pavilhão de terceiros países, ou navios que não satisfaçam as condições previstas nos n.os 1 e 2 do artigo 4.º, violando, respectivamente, o disposto no n.º 2 do artigo 2.º e no n.º 3 do artigo 4.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 5 000 000$00 se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 15.º
Transportes não autorizados de carga geral ou contentorizada

1 - Será aplicada a coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 750 000$00 aos armadores nacionais ou comunitários que, na cabotagem insular, efectuem transportes de carga geral ou contentorizada, sem que para tal se encontrem autorizados, violando o disposto no n.º 1 do artigo 6.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 8 000 000$00 se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 16.º
Não cumprimento das condições dos serviços regulares

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 750 000$00 aos armadores nacionais ou comunitários que não cumpram alguma ou algumas das condições de prestação de serviços regulares, em violação do disposto nos n.os 2, 3 e 4 do artigo 6.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 5 000 000$00 se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 17.º
Dever de informar

1 - Será aplicada coima no montante mínimo de 50 000$00 e máximo de 250 000$00 ao armador nacional ou comunitário que não cumpra o dever de informar, violando o disposto no artigo 10.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 750 000$00 se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 18.º
Disposição transitória

1 - Os armadores que à data da entrada em vigor deste diploma já efectuem transportes de carga geral ou contentorizada entre o continente e as Regiões

Autónomas dos Açores e da Madeira consideram-se, para o efeito, autorizados nos termos do n.º 1 do artigo 6.º deste diploma.

2 - Os armadores referidos no número anterior dispõem de 30 dias, contados a partir da data de entrada em vigor deste diploma, para adaptarem as suas condições de operação às condições exigidas, devendo, naquele prazo, remeter à DGPNTM os respectivos elementos comprovativos.

Artigo 19.º
Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

A aplicação do presente diploma nas Regiões Autónomas não prejudica as competências dos respectivos órgãos de governo próprios e a sua execução é assegurada pelos respectivos governos regionais.

Artigo 20.º
Disposição revogatória

Por este diploma é revogado o Decreto-Lei n.º 368/93, de 28 de Outubro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 7 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Decreto-Lei n.º 195/98
de 10 de Julho

O elevado número de acidentes e sinistros marítimos que anualmente se registam constitui, indubitavelmente, uma constante preocupação a nível mundial, não só pela perda de vidas humanas que a eles normalmente está associada como também pelos prejuízos materiais daí decorrentes, principalmente quando se verifica a ocorrência de poluição que afecte gravemente o meio marinho e as costas de países ribeirinhos.

Na génese de tais acidentes encontram-se com grande frequência navios que não obedecem às normas internacionalmente estabelecidas em convenções, códigos e resoluções, os quais representam, assim, uma constante ameaça à segurança da navegação e um permanente risco de poluição do meio marinho. De facto, a segurança da navegação e a prevenção da poluição podem ser significativamente melhoradas pela redução da presença de navios que não obedecem às normas em águas sob jurisdição marítima nacional (navios substandard), através de mecanismos que obriguem à aplicação das convenções em vigor em matéria de segurança e transportes marítimos.

Consciente dos graves inconvenientes que a presença destes navios representa para as águas e costas dos países membros, o Conselho da União Europeia adoptou a Directiva n.º 95/21/CE, de 19 de Junho, relativa às normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo aplicável aos navios que escalem os portos da União Europeia ou que naveguem em águas sob jurisdição dos Estados membros.

Esta directiva, cujos fundamentos assentam basicamente nos princípios estabelecidos pelo Memorando do Acordo de Paris para a Inspecção de Navios pelo Estado do Porto, de 1982, celebrado entre as autoridades marítimas dos países signatários, reconhece a necessidade de intervenção do Estado do porto, quer a nível de controlo quer em termos de inspecção (Port State Control), com vista à fiscalização da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e das condições de vida e de trabalho a bordo, pelo facto de os Estados do pavilhão, a quem incumbe esse controlo (Flag State Control), descurarem, por insuficiências determinantes em recursos humanos especializados e em recursos materiais e financeiros, a aplicação e o cumprimento daquelas normas internacionais, com as consequências graves que de tais factos normalmente advêm.

É no reconhecimento de tais factos que se revela imprescindível a existência de um quadro jurídico, uniformizado a nível comunitário, que seja harmonizador dos procedimentos de inspecção e demais regras e critérios relativos à actividade de inspecção pelo Estado do porto, nomeadamente os critérios de imobilização de navios, a fim de se assegurar uma actuação eficaz a nível dos portos da Comunidade.

Por outro lado, torna-se necessário estabelecer, de forma coerente e eficaz e sem desfigurar o ordenamento legal e administrativo existente, a actuação dos órgãos locais do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e da Inspecção de Navios e Segurança Marítima da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) no quadro das matérias em apreço.

Esta preocupação constituiu um dos objectivos principais do grupo de trabalho criado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 185/96, de 24 de Outubro, no qual se procedeu à devida articulação das competências, até à data dispersas, entre os diversos departamentos do Estado com responsabilidades neste domínio.

Nesse contexto, e de acordo com o estabelecido no artigo 20.º da referida directiva, os Estados membros assumiram a incumbência de publicar internamente as

disposições legislativas, regulamentares e administrativas que considerarem necessárias ao seu cumprimento até 30 de Junho de 1996, pelo que se torna necessário legislar em matéria de inspecção e controlo de navios pelo Estado do porto.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto

Pelo presente diploma é aprovado o Regulamento de Inspecção de Navios Estrangeiros (RINE), realizado no âmbito do controlo de navios pelo Estado do porto, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 2.º
Controlo e inspecção de navios estrangeiros

1 - O RINE dá aplicação ao disposto na Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, bem como à Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, as quais estabelecem os normativos e procedimentos comunitários em matéria de controlo de navios pelo Estado do porto e o modelo comum de cartão de identificação dos inspectores que efectuam inspecções pelo Estado do porto.

2 - A execução técnica das inspecções ao abrigo do controlo de navios pelo Estado do porto (Port State Control), bem como a total responsabilidade técnica resultante de tal actividade, desde a selecção de navios a inspeccionar até à elaboração dos relatórios de inspecção e ao parecer técnico vinculativo que fundamenta a decisão de detenção, constitui competência da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos através da Inspecção de Navios e Segurança Marítima (DGPNTM/INSM).

3 - O controlo de navios estrangeiros constitui competência dos capitães dos portos como órgãos locais do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e autoridades competentes para, nomeadamente, executar actos de soberania e demais actos administrativos em matéria de visita, imposição do fecho de barras, disciplina da navegação, condições de acesso e saída de portos e detenção e desembaraço de navios.

Artigo 3.º
Direito internacional

O disposto no presente diploma não prejudica os poderes soberanos do Estado Português sobre o seu mar territorial em resultado das normas aplicáveis de direito internacional geral ou comum e das convenções internacionais que vigoram na ordem jurídica interna, nomeadamente no que respeita ao direito de passagem em trânsito e de passagem inofensiva, bem como ao direito de visita em águas sob a jurisdição nacional.

Artigo 4.º
Norma revogatória

É revogado o artigo 162.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho.

Artigo 5.º
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 180 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - Jaime José Matos da Gama - José Veiga Simão - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

REGULAMENTO DE INSPECÇÃO DE NAVIOS ESTRANGEIROS

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º
Objectivo e aplicação

O presente Regulamento estabelece os procedimentos a observar pelas autoridades nacionais competentes relativos ao controlo e à inspecção de navios estrangeiros que pratiquem todos os portos nacionais, com vista a um controlo eficaz das suas condições de segurança, e tem aplicação a todo o espaço nacional.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente diploma, deve entender-se por:

1) MA - Memorando do Acordo de Paris para a Inspecção de Navios pelo Estado do Porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com a redacção em vigor a 19 de Junho de 1995;

2) Navio - qualquer navio de mar, estrangeiro, a que se apliquem uma ou mais convenções referidas no artigo 3.º;

3) Inspector - o inspector da carreira de inspecção de navios da DGPNTM/INSM que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo III ou o agente do Estado que cumpra o previsto no n.º 2 da alínea B) daquele anexo;

4) Inspecção - a visita a um navio para verificar a validade dos certificados e outros documentos pertinentes e as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento e a sua tripulação, bem como as condições de vida e de trabalho da tripulação;

5) Inspecção alargada - a inspecção efectuada com base nas orientações não vinculativas apresentadas na secção B do anexo VII a este Regulamento;

6) Inspecção aprofundada - uma inspecção suplementar em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no n.º 1 do artigo 11.º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação, às condições de vida e de trabalho e à observância dos procedimentos operacionais a bordo;

7) Detenção - a proibição formal de um navio sair para o mar em resultado de anomalias detectadas nos termos do presente Regulamento que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar;

8) Interrupção de uma operação - a proibição formal de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação;

9) Instalação offshore - qualquer plataforma fixa ou flutuante que opere na ou sobre a plataforma continental de um Estado membro.

Artigo 3.º
Convenções

1 - Para efeitos do presente diploma, são as seguintes as convenções aplicáveis:

a) A Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966 (LC 66);

b) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74);

c) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo, de 1978 (MARPOL 73/78);

d) A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (NFCSQM 78);

e) A Convenção sobre os Regulamentos Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72);

f) A Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de 1969;

g) A Convenção sobre as Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes, de 1976 (OIT n.º 147).

2 - Além dos textos originais das convenções aplicáveis, serão também considerados os protocolos, as alterações efectuadas e respectivos códigos que tenham carácter vinculativo e que estejam em vigor na data da publicação do presente diploma.

3 - O Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT) manterá, através dos serviços de estudo e análise das convenções, resoluções e demais textos internacionais da DGPNTM, um acompanhamento actualizado dos textos aplicáveis no âmbito do presente diploma e desenvolverá, com a colaboração das entidades com competência nas diversas matérias, as diligências necessárias aos respectivos processos de ratificação.

Artigo 4.º
Âmbito de aplicação

1 - O presente diploma aplica-se a qualquer navio estrangeiro, e respectiva tripulação, que escale ou se encontre ancorado num porto nacional ou numa instalação offshore.

2 - Ao efectuar uma inspecção a um navio que arvore pavilhão de Estado que não seja parte numa das convenções referidas no artigo 3.º, deve ser assegurado que o tratamento dado a esse navio e à tripulação não é mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem pavilhão de um Estado que seja parte nessa convenção.

3 - O estabelecido no presente diploma não se aplica a navios de pesca, a navios de guerra e a unidades auxiliares da marinha de guerra, a navios de madeira de construção primitiva, a navios afectos a serviços governamentais de carácter não comercial e às embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

4 - No respeitante a navios de arqueação bruta inferior a 500 t deverão ser tomadas as medidas necessárias para garantir que esses navios não representam um

perigo manifesto para a segurança, saúde e ambiente, nos termos das convenções aplicáveis na matéria, para o que deverá ser observado o estabelecido no anexo I ao presente diploma, que reproduz o anexo I ao MA.

Artigo 5.º
Autoridades competentes

1 - Para efeitos do preceituado no presente diploma, a autoridade competente para efectuar a inspecção técnica de navios estrangeiros é a DGPNTM/INSM.

2 - Quando estejam em causa navios cujas anomalias, nomeadamente na sequência de denúncia da existência das mesmas, possam representar um perigo manifesto para pessoas, para a segurança da navegação e das linhas de tráfego, nomeadamente barras de portos, e para a preservação do meio ambiente marinho, os capitães dos portos, no âmbito das suas competências, devem comunicar à DGPNTM/INSM a necessidade de uma inspecção, à qual deve ser dada máxima prioridade.

3 - Se não for possível efectuar a inspecção nos termos do artigo anterior e em tempo considerado útil pela autoridade marítima, a mesma poderá ser feita pelo capitão do porto no âmbito das competências que lhe estão atribuídas por lei e pelo presente diploma.

4 - Os capitães dos portos têm competência para efectuar a visita para a inspecção e inspeccionar todos os navios não incluídos no âmbito do n.º 1 do artigo 4.º do presente diploma, bem como aqueles que, sendo abrangidos por aquele preceito, em relação aos quais ocorra a situação prevista no número anterior ou a inspecção seja determinada por razões relacionadas com o risco de vidas e riscos para o meio ambiente, matérias de segurança interna, de índole judicial e de polícia criminal ou, nomeadamente, factores relativos a razões de disciplina e determinações em matéria de navegação.

5 - Nos casos referidos no número anterior, dos quais deve ser dado total conhecimento ao cônsul do Estado de bandeira, as despesas efectuadas pela autoridade marítima com as inspecções serão suportadas pelo proprietário ou armador do navio.

Artigo 6.º
Objectivos de inspecção

A DGPNTM/INSM realizará anualmente um número total de inspecções correspondente, no mínimo, a 25% da média do número de navios que tenham escalado os portos nacionais durante os últimos cinco anos anteriores ao da publicação do presente diploma.

CAPÍTULO II
Das inspecções

Artigo 7.º
Obrigações de inspecção

1 - Com vista à observância da percentagem de inspecção estabelecida no artigo 6.º, as autoridades competentes deverão, na selecção dos navios a inspeccionar, dar prioridade aos navios tipificados no anexo II.

2 - As autoridades competentes não deverão inspeccionar os navios que já o tenham sido por outro Estado membro da União Europeia (UE) nos seis meses anteriores, desde que:

a) O navio em causa não se inclua na lista do anexo II;

b) Não tenha sido notificada nenhuma anomalia na sequência de inspecção anterior;

c) Não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção.

3 - O disposto no número anterior não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções referidas no artigo 3.º

Artigo 8.º
Perfil profissional dos inspectores

1 - As inspecções feitas ao abrigo do controlo de navios pelo Estado do porto (PSC) serão efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação previstos no anexo III.

2 - Cada inspector do PSC deve ser portador de um cartão de identidade que o autoriza a efectuar inspecções de navios pelo Estado do porto, cujos requisitos constam do anexo referido no número anterior.

Artigo 9.º
Entrada de navios em portos nacionais

As administrações e as juntas portuárias, ou outras entidades com competências em matéria de jurisdição portuária, devem enviar à DGPNTM/INSM a identificação dos navios estrangeiros abrangidos pelo presente diploma e que entrem em todos os portos nacionais sob as respectivas jurisdições, podendo estas informações ser ainda solicitadas às capitanias dos portos.

Artigo 10.º
Procedimento de inspecção

1 - Nas inspecções a efectuar pela DGPNTM/INSM deverão ser observados, no mínimo, os seguintes procedimentos:

a) Verificação, na medida do possível, dos certificados e documentos enumerados no anexo IV ao presente diploma;

b) Verificação das condições gerais do navio, nomeadamente a casa das máquinas e as acomodações da tripulação, incluindo as condições de higiene do navio.

2 - Além dos certificados e documentos referidos no anexo IV, os inspectores deverão examinar os que obrigatoriamente devam existir a bordo, nos termos das convenções referidas no artigo 3.º

3 - Para a inspecção de navios deverão ser igualmente observados os procedimentos e orientações especificados no anexo V.

Artigo 11.º
Inspecção aprofundada

1 - Sempre que, após ter sido realizada a inspecção referida no artigo anterior, haja motivos inequívocos para crer que as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente os requisitos de uma convenção aplicável, será efectuada uma inspecção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

2 - Ocorrem «motivos inequívocos» quando, no entendimento do inspector, existem elementos de prova que justifiquem uma inspecção aprofundada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação.

3 - Para uma aplicação mais correcta do presente artigo, constituem exemplos de motivos inequívocos para a inspecção aprofundada os referidos no anexo VI ao presente diploma.

Artigo 12.º
Inspecção alargada de determinados navios

1 - A DGPNTM/INSM promoverá a realização de uma inspecção alargada quando existirem motivos inequívocos para efectuar uma inspecção aprofundada dos navios pertencentes aos tipos enumerados no anexo VII.

2 - Os navios referidos no número anterior só serão sujeitos a inspecção alargada se não tiverem sido sujeitos a tal inspecção nos últimos 12 meses, estando, no entanto, sujeitos à inspecção prevista no artigo 10.º do presente diploma.

3 - A DGPNTM/INSM poderá realizar inspecções alargadas no caso de navios de passageiros que operem regularmente a partir de um porto nacional ou o escalem.

4 - Quando os navios referidos no número anterior operarem regularmente entre os portos nacionais e portos dos Estados membros da UE, a inspecção alargada poderá ser efectuada por uma autoridade competente de qualquer desses Estados.

Artigo 13.º
Relatório de inspecção para o comandante

1 - No final de cada inspecção aprofundada ou alargada, o inspector entregará ao comandante do navio um documento, de acordo com o modelo previsto no anexo n.º 3 ao MA e constante do anexo VIII ao presente diploma, no qual especificará os resultados da inspecção e os elementos relativos às decisões tomadas, bem como as medidas de correcção a tomar pelo comandante, pelo proprietário ou pelo armador.

2 - Caso as anomalias detectadas justifiquem a detenção do navio, o relatório a fornecer ao comandante incluirá ainda informações sobre a decisão de detenção, em conformidade com o disposto no presente diploma.

Artigo 14.º
Correcção das anomalias

1 - A DGPNTM/INSM certificar-se-á de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas nos artigos 10.º e 11.º do presente diploma já foram ou serão corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções aplicáveis referidas no artigo 3.º

2 - Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, deverá ser determinada a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias foram detectadas, nos termos do artigo seguinte.

3 - A decisão de deter o navio será sempre tomada pelo capitão do porto, sob parecer técnico vinculativo da DGPNTM/INSM.

4 - A decisão de interromper uma operação será tomada pelo capitão do porto ou pela DGPNTM/INSM, consoante a entidade que tiver detectado as anomalias.

5 - Em circunstâncias excepcionais, quando as condições gerais do navio não respeitarem, de forma óbvia, as normas aplicáveis, a DGPNTM/INSM pode decidir

suspender a inspecção do navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre os requisitos das convenções.

Artigo 15.º
Detenção

1 - A detenção ou a decisão de interrupção da operação, referidas no artigo anterior, serão mantidas até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou o capitão do porto decida, sob parecer vinculativo da DGPNTM/INSM, que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para outros navios e, bem assim, sem constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

2 - Quando a inspecção tiver sido feita na sequência de comunicação do capitão do porto, a decisão de que o navio pode sair para o mar sem riscos para a segurança ou saúde dos passageiros ou da tripulação, para a navegação e sem constituir ameaça para o meio marinho será por si tomada com base em relatório técnico circunstanciado e vinculativo elaborado pela DGPNTM/INSM.

3 - Ao decidir da necessidade de se deter um navio, o inspector deverá aplicar os critérios constantes do anexo IX ao presente diploma.

4 - No caso de as inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º darem origem a uma decisão de detenção, o capitão do porto informará de imediato, por escrito, o cônsul do Estado de bandeira ou, na falta deste, o representante diplomático mais próximo desse Estado, comunicando as circunstâncias técnicas que deram origem àquela decisão.

5 - A DGPNTM/INSM, no âmbito das suas competências técnicas, contactará, por escrito, as entidades competentes do Estado de bandeira do navio e notificará os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas como responsáveis pela emissão dos certificados desse navio, nomeadamente as sociedades classificadoras, caso tal se revele necessário.

Artigo 16.º
Detenção indevida

1 - Na sequência das inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º, deverão ser envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nas suas operações comerciais.

2 - Para efeitos de se qualificar uma detenção ou um atraso nas operações como tecnicamente mal fundamentados, o ónus da prova caberá ao armador ou proprietário do navio em questão.

Artigo 17.º
Informações sobre detenções

1 - A DGPNTM/INSM deve compilar, no mínimo com periodicidade trimestral, as informações relativas aos navios detidos durante o semestre precedente que o tenham sido mais de uma vez nos últimos 24 meses, para efeitos da aplicação do artigo 26.º do presente diploma.

2 - A informação referida no número anterior deverá, obrigatoriamente, conter os seguintes elementos:

a) Nome do navio;

b) Nome do proprietário ou do armador do navio;

c) Número OMI;

d) Estado do pavilhão;

e) Sociedade classificadora, quando pertinente, e, eventualmente, o nome de qualquer outra entidade que tenha emitido certificados em nome do Estado do pavilhão para o navio em causa, nos termos das convenções aplicáveis;

f) Motivo da detenção;

g) Porto e data da detenção.

3 - As capitanias dos portos devem manter registos actualizados das decisões de detenção e de interrupção de operações, bem como dos relatórios vinculativos que servem de base às primeiras.

Artigo 18.º
Acompanhamento das inspecções e detenções

1 - Sempre que as anomalias referidas no artigo 14.º do presente diploma não puderem ser corrigidas no porto em que foi efectuada a inspecção, o capitão do porto, sob parecer vinculativo da DGPNTM/INSM, autorizará o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo, escolhido conjuntamente com o comandante do navio, desde que o navio possa seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

2 - O referido no número anterior só ocorrerá desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado do pavilhão do navio e pela autoridade competente do Estado onde se situa o estaleiro de reparação naval.

3 - Para efeitos do disposto no n.º 1, a DGPNTM/INSM notificará as partes referidas no n.º 5 do artigo 15.º do presente diploma, bem como as outras entidades com interesse nas condições em que se irá efectuar a viagem, sendo que as autoridades consulares e ou diplomáticas serão contactadas pelo respectivo capitão do porto.

4 - A notificação referida no número anterior será feita nos termos do anexo n.º 2 ao MA, que consta do anexo X ao presente diploma, devendo a autoridade destinatária informar das medidas adoptadas.

Artigo 19.º
Recusa de acesso e de permanência

1 - Aos navios referidos no n.º 1 do artigo anterior que saiam para o mar sem cumprirem as condições estabelecidas pelas autoridades do porto competentes em matéria de inspecção, ou que recusem cumprir os requisitos aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado, ou, comparecendo, se recusem a efectuar as necessárias reparações, deverá ser recusado o acesso ou a permanência em portos nacionais.

2 - Sempre que ocorrerem as situações previstas no número anterior, a DGPNTM/INSM alertará de imediato as autoridades competentes dos restantes Estados membros da UE.

3 - A decisão de recusa de acesso ou de permanência em portos nacionais é tomada pelo capitão do porto, quer por decisão própria, no âmbito das suas competências, quer por indicação nesse sentido que lhe for feita pela DGPNTM/INSM em resultado da verificação de tal necessidade.

4 - A decisão referida no número anterior será mantida até que o proprietário ou o armador apresente provas suficientes, aceites conjuntamente pelo capitão do porto e

pela DGPNTM/INSM, de que o navio já está em condições de cumprir os requisitos aplicáveis das convenções.

5 - Antes de recusar o acesso a qualquer dos portos nacionais, o capitão do porto e a DGPNTM/INSM podem realizar consultas junto das autoridades competentes do Estado do pavilhão arvorado pelo navio em causa.

Artigo 20.º
Acesso em casos de força maior

O acesso a portos nacionais pode ser autorizado pelos capitães dos portos em caso de força maior ou razões de segurança consideradas primordiais, nomeadamente para reduzir ou minimizar riscos de poluição ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o armador ou o comandante do navio tenham tomado as medidas adequadas, de acordo com os requisitos exigidos pelas autoridades nacionais competentes, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

Artigo 21.º
Relatório dos pilotos e das autoridades portuárias

1 - Quando, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, os pilotos tomem conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marítimo, terão de informar de imediato a respectiva capitania do porto e a DGPNTM/INSM.

2 - As autoridades portuárias que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que determinado navio que se encontra num porto nacional apresenta anomalias susceptíveis de comprometer a segurança do navio ou de constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho terão de informar de imediato a respectiva capitania do porto e a DGPNTM/INSM.

CAPÍTULO III
Disposições finais

Artigo 22.º
Desembaraço das autoridades marítimas

1 - Elaborado o relatório final de inspecção, e ou emitido o parecer final certificativo de que as anomalias encontradas foram corrigidas, no caso de ter ocorrido uma detenção, a DGPNTM/INSM informará o capitão do porto no sentido de este proceder ao desembaraço.

2 - Se ocorrer denúncia quanto a facto superveniente relativo às condições de segurança do navio, a DGPNTM/INSM emitirá parecer nos termos do n.º 3 do artigo 14.º

3 - Em relação aos navios que não tiverem sido objecto de uma detenção nos termos do n.º 1 do presente artigo, as autoridades marítimas devem aplicar os mecanismos previstos pelo acto de desembaraço.

Artigo 23.º
Recurso

1 - Das decisões de detenção tomadas pelos capitães dos portos no âmbito do presente diploma, as quais serão sempre baseadas em parecer técnico vinculativo da DGPNTM/INSM, caberá recurso para os tribunais marítimos, não tendo, contudo, efeitos suspensivos.

2 - A informação do direito de recurso, com os contornos estabelecidos no presente artigo, deverá ser expressamente referida na notificação entregue ao comandante do navio, da qual consta a decisão de detenção.

Artigo 24.º
Cooperação

1 - O Ministério da Defesa Nacional (MDN) e o MEPAT deverão tomar as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre o SAM, a DGPNTM, as autoridades portuárias e outras entidades interessadas, nomeadamente organizações comerciais, com vista a que as autoridades competentes possam ter acesso a todas as informações úteis sobre a identificação e estado dos navios que escalem os portos nacionais.

2 - O Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), o MDN e o MEPAT deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre as autoridades nacionais competentes e as autoridades competentes dos restantes Estados membros.

3 - A ligação operacional ao sistema de informação SIRENACE, sediado em Saint-Malo, França, e à Comissão da UE ficará a cargo da DGPNTM, tendo o órgão central do SAM e as capitanias dos portos acesso directo à informação contida no referido sistema.

4 - O MEPAT, através da DGPNTM, assegurará a representação nacional nas reuniões internacionais que decorrerem no âmbito do comité instituído pelo artigo 18.º da Directiva n.º 95/21/CE, de 19 de Junho, e demais reuniões com a Comissão da UE.

5 - Quando estiverem em causa matérias do âmbito do SAM, a Direcção-Geral de Marinha (DGM) far-se-á representar.

6 - As informações referidas no n.º 2 são as especificadas no anexo n.º 4 ao MA, constante do anexo XI ao presente diploma, e as necessárias para dar cumprimento ao disposto no artigo 17.º

Artigo 25.º
Despesas com inspecções

1 - Caso as inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º confirmem ou detectem anomalias em relação aos requisitos de uma convenção aplicável e que justifiquem a detenção do navio, todas as despesas relacionadas com estas inspecções serão suportadas pelo proprietário, pelo armador ou pelo seu representante no território nacional.

2 - Todas as despesas relacionadas com inspecções e diligências efectuadas pelas capitanias dos portos e pela DGPNTM/INSM ficam a cargo do proprietário ou do armador do navio.

3 - A decisão de detenção só será revista quando for feito pagamento integral ou for constituída uma garantia considerada idónea e de valor suficiente para assegurar o reembolso das despesas efectuadas por todas as entidades nacionais.

Artigo 26.º
Dados para controlo de aplicação

A DGPNTM, como tutela da autoridade competente em matéria de execução técnica de inspecções, comunicará à Comissão da UE e ao secretariado do MA, com uma periodicidade trianual (até 1 de Outubro de cada ano), os seguintes elementos:

a) Número de inspectores ao serviço na inspecção de navios, sendo que o número de inspectores que exerçam actividade apenas a tempo parcial deverá ser convertido percentualmente ao de inspectores a tempo inteiro;

b) Número de navios que escalaram os respectivos portos num ano civil, que resulte da média dos últimos cinco anos.

Artigo 27.º
Articulação das autoridades nacionais competentes

A DGM, como órgão central do SAM, e a DGPNTM estabelecerão os protocolos necessários ao estabelecimento de procedimentos administrativos e práticos que traduzam com eficácia o estabelecido no presente diploma.

ANEXO I
Navios com arqueação bruta inferior a 500 t

1 - Quando um instrumento pertinente (norma internacional das convenções aplicáveis) não é aplicável a um navio com uma arqueação bruta inferior a 500 t, a tarefa do inspector é avaliar se o navio segue as normas recomendáveis relativamente à segurança da navegação, à higiene e condições de vida a bordo e à protecção do meio ambiente, nomeadamente a prevenção da poluição. Ao fazer esta avaliação, o inspector deve tomar em consideração determinados factores, como, por exemplo, a duração e a natureza da viagem ou serviço, a dimensão e o tipo de navio, o equipamento nele instalado e a natureza da carga que transporta.

2 - No âmbito do referido no número anterior, o inspector deve guiar-se pelos certificados e outros documentos emitidos pelo Estado de pavilhão. Assim, à luz desses certificados e documentos, e de acordo com a impressão geral que ele tem do navio, faz a sua avaliação profissional para decidir se, e em que medida, o navio deve ser sujeito a uma inspecção mais aprofundada, tendo em atenção os factores mencionados no n.º 1. Ao fazer este tipo de inspecção (mais aprofundada), o inspector deve, na medida em que o julgar necessário, tomar em atenção os itens mencionados no número seguinte, cujo conteúdo não deve ser considerado exaustivo, uma vez que apenas pretende exemplificar os pontos mais relevantes.

3 - Pontos de importância geral:

3.1 - Pontos relacionados com a determinação das linhas de carga:

a) Estanquidade dos convés expostos ao mau tempo e a condições meteorológicas adversas, ou à água, se for esse o caso;

b) Escotilhas e dispositivos de fecho;

c) Estanquidade dos fechos nas aberturas das superstruturas;

d) Saídas laterais;

e) Ventiladores e tubagem do ar;

f) Informação sobre estabilidade.

3.2 - Outros pontos relacionados com a segurança da vida no mar:

a) Dispositivos de salvamento;

b) Dispositivos de combate a incêndios;

c) Condições da estrutura geral (casco, tampas de escotilha, entre outros);
d) Casa da máquina principal e instalações eléctricas;
e) Equipamento de navegação, incluindo as instalações de rádio.
3.3 - Pontos relacionados com a prevenção da poluição provocada por navios:
a) Meios de descarga de crude ou misturas (por exemplo, a separação do crude da água) e equipamento de filtragem ou outros meios equivalentes (tanques para retenção do crude, de misturas e de resíduos);
b) Meios para a eliminação do crude, de misturas ou de resíduos;
c) Presença de crude nos espaços de fundo duplo da casa da máquina.

No caso de as anomalias detectadas representarem um perigo manifesto para a segurança, para a saúde ou para o ambiente, o inspector deve agir em conformidade com os factores mencionados no n.º 1 e, se necessário, decidir da necessidade da detenção do navio, de modo a assegurar que a anomalia é corrigida ou o navio, no caso de ter autorização para prosseguir viagem, não apresenta perigo manifesto para a segurança, a higiene ou o meio ambiente.

ANEXO II
Lista de navios a inspeccionar prioritariamente

1 - Navios que escalem um porto nacional pela primeira vez ou após uma ausência de pelo menos 12 meses. Ao aplicar este critério, deverá ser tido em conta as inspecções já efectuadas por membros do MA. Na falta de dados adequados para dar cumprimento a esta obrigação, as autoridades competentes devem basear-se nos dados disponíveis do SIRENAC e inspeccionar os navios que não tenham sido registados nessa base de dados após a entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.

2 - Navios que arvorem pavilhão de um Estado que figure na tabela média móvel de três anos das imobilizações e atrasos superiores à média publicada no relatório anual do MA.

3 - Navios que tenham sido autorizados a deixar um porto de um Estado membro da UE na condição de as anomalias serem corrigidas num determinado prazo, depois de terminado o prazo.

4 - Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que possam comprometer a sua segurança de navegação (em conformidade com a Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, e o artigo 12.º da directiva).

5 - Navios cujos certificados obrigatórios de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções aplicáveis, e certificados de classificação tenham sido emitidos por um organismo que não seja reconhecido nos termos da Directiva n.º 94/57/CEE, do Conselho, de 22 de Novembro, relativa às regras e normas comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

6 - Navios que não satisfaçam as condições estabelecidas na Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho.

7 - Navios que pertençam a um tipo para o qual tenha sido decidida a realização de uma inspecção alargada (em conformidade com o artigo 14.º do presente diploma).

8 - Navios suspensos da sua classificação por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

ANEXO III
Perfil profissional dos inspectores - Critérios mínimos

1 - Nos termos da Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, o cartão de identidade dos inspectores deve conter as seguintes informações:

a) Nome da entidade emissora;

b) Nome completo do detentor do cartão de identidade;

c) Fotografia actual do detentor do cartão de identidade;

d) Assinatura do detentor do cartão de identidade;

e) Declaração autorizando o detentor a efectuar inspecções de navios ao abrigo do presente diploma;

f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

2 - A) Para se obter a qualidade de inspector MOU, torna-se necessário observar os seguintes requisitos:

Um mínimo de um ano ao serviço como inspector do Estado Português, afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções (Flag State Control);

E deve possuir:

a) Um certificado de competência para o posto de comandante que lhe permita comandar um navio com arqueação bruta igual ou superior a 1600 t, com conformidade com a Convenção NFCSQ, regra II/2; ou

b) Um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas que lhe permita desempenhar essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW, em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra III/2; ou

c) Um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de cinco anos nessa qualidade.

Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) e b) deverão ter prestado serviço como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção de máquinas durante um período não inferior a cinco anos;

ou:

B):

Possuir um diploma universitário pertinente ou formação equivalente;

Ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores de segurança de navios; e

Ter um mínimo de dois anos ao serviço de inspecção e certificação, nos termos das convenções, como inspector do Estado Português (Flag State Control).

3 - Capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.

4 - Conhecimento adequado do disposto nas convenções internacionais e dos procedimentos pertinentes em matéria de inspecção de controlo pelo Estado do porto (Port State Control).

5 - Os inspectores que não preencham os critérios acima referidos também serão aceites nessa qualidade se, à data da adopção da presente directiva - 19 de Junho de 1995 -, se encontravam ao serviço da autoridade competente em matéria de inspecção e controlo de navios pelo Estado do porto e afectos a essa actividade.

ANEXO IV
Lista de certificados e documentos

1 - Certificado internacional de arqueação (1969).

2:

Certificado de segurança para navios de passageiros;
Certificado de segurança de construção para navios cargueiros;
Certificado de segurança do equipamento para navios cargueiros;
Certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros;
Certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros;
Certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros;
Certificado de segurança para navios cargueiros;
Certificado de isenção.

3:

Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel;
Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel.

4:

Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel;
Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.

5 - Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.

6 -Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel.

7:

Certificado internacional das linhas de carga (1966);
Certificado internacional de isenção do bordo livre.

8 - Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II.

ANEXO V
Procedimentos para a inspecção de navios

1 - Procedimentos para a inspecção de navios [Resolução da OMI A.466 (XII), com as alterações que lhe foram introduzidas].

2 - Princípios da lotação de segurança [Resolução da OMI A.481 (XII) e seus anexos, que são os documentos relativos à lotação mínima de segurança (anexo n.º 1) e as orientações para a aplicação dos princípios da lotação de segurança (anexo n.º 2)].

3 - Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo I à Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI A.542 (13)].

4 - Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo II à Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI MEPC 26 (23)].

5 - Procedimentos de controlo das condições operacionais relacionadas com a segurança da navegação e a prevenção da poluição [Resolução da OMI A.742 (18)].

6 - Disposições do Código Internacional para o Transporte Marítimo de Mercadorias Perigosas.

7 - Publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure (Inspecção das Condições de Trabalho a Bordo dos Navios: Orientações de Procedimento).

8 - Anexo I das orientações do MA relativas aos inspectores.

9 - Livro de registo da carga.

10:

Documento relativo à lotação mínima de segurança;

Certificados de competência.

11 - Certificados médicos (em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos).

12 - Informações sobre a estabilidade.

13 - Cópia do documento de cumprimento e do certificado emitidos nos termos do Código Internacional para a Gestão em Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição [Resolução OMI A.741 (18)].

14 - Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela sociedade de classificação em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma sociedade de classificação).

ANEXO VI
Lista de «motivos inequívocos» para a inspecção aprofundada

1 - Navios considerados «prioritários» nos termos do anexo II, à excepção de referido no n.º 1.

2 - Relatório ou notificação por outro Estado membro.

3 - Relatório ou queixa do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida ou de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado membro interessado considere o relatório ou queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa não será revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em questão.

4 - Envolvimento do navio numa colisão quando em rota para o porto.

5 - Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.

6 - Acusação de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos.

7 - Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos [em conformidade com os n.os 1, alínea a), e 2 do artigo 10.º do presente diploma].

8 - Indicações da incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto do artigo 8.º da Directiva n.º 94/58/CE, de 22 de Novembro, relativa ao nível mínimo de formação das profissões marítimas.

9 - Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou nos termos das orientações da OMI (por exemplo, o teor de oxigénio das condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga ser superior ao nível máximo prescrito).

10 - Não apresentação pelo comandante de um navio petroleiro dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.

11 - Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconhecem os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.

ANEXO VII
A - Tipos de navios sujeitos a inspecção alargada

1 - Navios petroleiros a cinco anos ou menos da data de saída de serviço, nos termos da regra 13-G do anexo I à Convenção MARPOL 73/78, ou seja:

Os navios petroleiros para transporte de hidrocarbonetos em bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t ou navios transportadores de refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t que não obedeçam às exigências relativas aos navios petroleiros novos, na acepção da regra 1, 26, do anexo à Convenção MARPOL 73/78, ficarão sujeitos a inspecção alargada 20 anos após a data de entrega, conforme referido do suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção de poluição por hidrocarbonetos, ou 25 anos após essa data, se os respectivos tanques laterais ou espaços de fundo duplo não utilizados para o transporte de hidrocarbonetos cumprirem os requisitos definidos na regra 13-G, 4, do referido anexo, a não ser que tenham sido reconstruídos em conformidade com o disposto na regra 13-F do mesmo anexo;

Os navios petroleiros acima referidos que obedeçam aos requisitos relativos aos navios petroleiros novos definidos na regra 1, 26, do anexo I à Convenção MARPOL 73/78 ficarão sujeitos a inspecção alargada 25 anos após a data de entrega, conforme referido no suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção de poluição por hidrocarbonetos, a não ser que cumpram o disposto na regra 13-F do referido anexo ou tenham sido reconstruídos por forma a cumprirem o disposto nessa regra.

2 - Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

3 - Navios de passageiros.

4 - Navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

B - Orientações não vinculativas para a inspecção alargada de certos tipos de navios

Na medida do aplicável, os seguintes elementos poderão fazer parte integrante da inspecção alargada. Os inspectores deverão ter em consideração o facto de que a execução de certas operações a bordo, por exemplo, operações de carga, pode ser comprometida com a realização de testes no seu decurso que tenham incidência directa nessas operações.

1 - Navios em geral (todos os tipos da secção A do presente anexo):

Corte de energia e arranque do gerador de emergência;

Vistoria do sistema de iluminação de emergência;

Funcionamento da bomba de incêndio de emergência com duas mangueiras ligadas à conduta principal;

Operação das bombas do porão;

Fecho das portas estanques;

Lançamento à água de uma baleeira de barlamar;

Teste do sistema de paragem de emergência por controlo remoto de, por exemplo, caldeiras e bombas de ventilação de combustível;

Teste do aparelho de governo, incluindo o aparelho de governo auxiliar;

Vistoria das fontes de alimentação de emergência dos sistemas de radiocomunicações;

Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.

2 - Navios petroleiros. - Para além dos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios petroleiros os seguintes elementos:

Equipamento de espuma contra incêndios fixo no convés;

Equipamento geral de combate a incêndios;

Vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações;

Controlo da pressão do gás inerte e do teor em oxigénio deste;

Consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744 (18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

3 - Navios graneleiros. - Para além dos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios graneleiros os seguintes elementos:

Possível corrosão dos fixes do equipamento do convés;

Possível deformação e ou corrosão das tampas das escotilhas;

Possíveis fissuras ou corrosão das anteparas transversais;

Acesso aos porões de carga;

Consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744 (18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

4 - Navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos. - Para além dos referidos do n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos os seguintes elementos:

Monitorização dos tanques de carga e dos dispositivos de segurança, de pressão e de margem de vazio;

Dispositivos de análise do oxigénio e explosímetros, incluindo a respectiva calibragem. Disponibilidade de equipamento de detecção de substâncias químicas com um número apropriado de sondas de detecção de gases adequadas à carga específica transportada;

Equipamentos de evacuação de camarote com cabal protecção respiratória e dos olhos para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável);

Verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável;

Instalações de combate aos fogos no convés, sejam elas com base em espumas ou substâncias químicas secas ou outras, consoante o exigido pelo produto transportado.

5 - Navios de passageiros. - Para além dos elementos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada de navios de passageiros os seguintes elementos:

Teste do sistema de detecção e alarme de incêndios;

Teste de vedação adequada das portas corta-fogos;

Teste do sistema de comunicações aos passageiros;

Exercício do combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos dos bombeiros e participação do pessoal de câmaras;

Demonstração do conhecimento do plano de controlo de danos por parte dos principais membros da tripulação.

Se se revelar necessário, a inspecção poderá continuar enquanto o navio está em trânsito para ou do porto de um Estado membro com o consentimento do comandante

ou do armador. Os inspectores não entravarão o funcionamento do navio, nem provocarão situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

ANEXO VIII/1
ANEXO N.º 3 AO MA
Notificação ao comandante do navio
MODELO A
(Ver modelo no documento original)

ANEXO VIII/2
MODELO B
(Ver modelo no documento original)

ANEXO VIII/3
Códigos de acções tomadas
(Ver tabela no documento original)

ANEXO IX
Critérios de detenção de um navio
Introdução

Antes de se determinar se as deficiências detectadas numa inspecção justificam a detenção do navio implicado, o inspector aplicará os critérios referidos nos n.os 1 e 2.

No n.º 3 apresentam-se exemplos de deficiências que, por si só, podem justificar a detenção do navio implicado (em conformidade com o n.º 2 do artigo 15.º do presente diploma).

1 - Critérios principais. - Ao decidir da necessidade ou não de deter um navio, o inspector deverá aplicar os seguintes critérios:

Tempo de detenção - os navios que não apresentam condições de segurança para se fazerem ao mar devem ser detidos aquando da primeira inspecção, independentemente do tempo que devam permanecer no porto;

Critério - o navio deve ser detido se as suas deficiências forem suficientemente graves para que se justifique uma nova ida do inspector a bordo para se certificar de que as deficiências foram corrigidas antes do navio levantar ferro.

A necessidade de o inspector voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. Implica que a autoridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

2 - Aplicação dos critérios principais. - Para decidir se as deficiências num navio são suficientemente graves para justificarem a detenção, o inspector deverá pôr a si próprio as seguintes perguntas:

1) O navio possui a documentação competente válida?

2) O navio dispõe da tripulação exigida pelo documento relativo à lotação mínima de segurança?

Durante a inspecção, o inspector deverá ponderar se o navio e ou a tripulação têm meios para:

3) Navegar em condições de segurança durante a viagem em preparação;

4) Manusear, transportar e controlar a carga em condições de segurança durante toda a viagem;

5) Operar a casa das máquinas em condições de segurança durante toda a viagem;

6) Manter uma propulsão e pilotagem adequadas durante toda a viagem;

7) Combater eficazmente os fogos em qualquer parte do navio, se necessário, durante toda a viagem;

8) Abandonar o navio com rapidez e segurança e, se necessário, efectuar operações de salvamento durante toda a viagem;

9) Prevenir a poluição do ambiente durante toda a viagem;

10) Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;

11) Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;

12) Comunicar em situações de perigo, se necessário, durante toda a viagem;

13) Dispor de condições de segurança e higiene a bordo durante toda a viagem.

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve pôr-se seriamente a hipótese da detenção. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a detenção do navio.

3 - A fim de auxiliar o inspector na execução destas directrizes, segue-se uma lista de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma detenção do navio, agrupadas em função das convenções e ou códigos pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1 - Generalidades. - A ausência de certificados válidos exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvorem pavilhão de Estados que não sejam parte numa dada convenção (instrumento pertinente) ou que não tenham dado execução a outro instrumento pertinente não estão autorizados a possuir os certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a ausência dos certificados exigidos não constitui, por si só, razão que justifique a detenção desses navios; contudo, a regra que impede qualquer tratamento mais favorável exigirá o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2 - Domínios abrangidos pela Convenção SOLAS:

1) Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas:

2) Limpeza insuficiente da casa das máquinas, quantidade excessiva de misturas de hidrocarbonetos em água nos fundos de porão, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens, incluindo as tubagens de exaustão da casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos e bombagem do porão;

3) Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores;

4) Avarias de funcionamento dos aparelhos de governo principal e auxiliar;

5) Ausência, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento;

6) Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate ao fogo, das instalações fixas de extinção de fogos, das válvulas de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido;

7) Ausência, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanques;

8) Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração das luzes e dos sinais visuais ou sonoros;

9) Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para mensagens de emergência e comunicação de segurança;

10) Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto no Regulamento SOLAS V/12 (o);

11) Ausência de cartas de navegação corrigidas e ou de quaisquer publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que as cartas informatizadas podem ser utilizadas para substituição das cartas referidas;

12) Ausência de ventilação de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga (Regulamento SOLAS II-2/59.3.1).

3.3 - Domínios abrangidos pelo Código IBC:

1) Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga;

2) Ausência ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão (8.2.3);

3) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondem aos requisitos do Código (10.2.3);

4) Fontes de ignição em locais de risco contemplados no n.º 10.2 (11.3.15);

5) Violações dos requisitos especiais (15);

6) Ultrapassagem da linha de carga máxima admissível por tanque (16.1);

7) Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis (16.6).

3.4 - Domínios abrangidos pelo Código IGC:

1) Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou ausência de informação sobre a carga (18.1);

2) Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço (3.2.6);

3) Antepara não estanque aos gases (3.3.2);

4) Câmara de ar deficiente (3.6);

5) Ausência ou avaria das válvulas de fecho rápido (5.6);

6) Ausência ou avaria das válvulas de segurança (8.2);

7) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do Código (10.2.4);

8) Ventiladores da área de carga não accionáveis (12.1);

9) Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis (13.4.1);

10) Instalação de detecção de gases e ou de gases tóxicos deteriorada (13.6);

11) Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido (17/19).

3.5 - Domínios abrangidos pela Convenção sobre as Linhas de Carga:

1) Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e consequente rigidez no convés e no casco afectando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efectuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas;

2) Um caso comprovado de insuficiente instabilidade;

3) Ausência de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastragem do navio de forma a manter uma margem de estabilidade segura em todas as fases da viagem e sob condições variáveis e a evitar tensões inadmissíveis na estrutura do navio;

4) Ausência, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fechamento, das disposições de fechamento das escotilhas e das portas estanques;

5) Excesso de carga;

6) Ausência da marca de tirante de água ou impossibilidade de leitura da mesma.

3.6 - Áreas abrangidas pelo anexo I à Convenção MARPOL:

1) Ausência, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem de hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e do sistema de controlo das disposições de alarme 15 ppm;

2) Capacidade restante do tanque de resíduos e ou de lamas insuficiente para a viagem prevista;

3) Inexistência do livro de registo de hidrocarbonetos [20(5)];

4) Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

3.7 - Áreas abrangidas pelo anexo II à Convenção MARPOL:

1) Ausência do manual P&D;

2) Carregamento não classificado em categorias [3(4)];

3) Inexistência do livro de registo de carga [9(6)];

4) Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça os requisitos ou efectuado sem um certificado devidamente alterado (14);

5) Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

3.8 - Áreas abrangidas pela Convenção NFCSQ. - Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.

3.9 - Áreas abrangidas pelas convenções OIT:

1) Comida insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo;

2) Água potável insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo;

3) Condições excessivamente insalubres a bordo;

4) Ausência de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas;

5) Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.

3.10 - Áreas que podem não justificar uma imobilização mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carregamento. - Qualquer falha no bom funcionamento (ou manutenção) do sistema de gases inertes, equipamento ou maquinaria relacionada com a carga é considerada justificação suficiente para suspender o carregamento.

ANEXO X/1
Notificação aos Estados membros
(anexo n.º 2 ao MA)

1 - No caso de as anomalias não serem completamente corrigidas ou de o serem apenas provisoriamente, deverá ser enviada uma mensagem à autoridade competente do Estado membro em que o próximo porto de escala do navio se situar.

2 - O intercâmbio de mensagens referido no n.º 1 deverá ser feito utilizando os meios de comunicação facultados pelo sistema de informação descrito no anexo XI e ou por fax, mediante utilização do formulário previsto no presente anexo.

3 - Cada mensagem trocada ao abrigo do n.º 1 deverá conter as seguintes informações:

Data;
Emissor;
Porto;
Destinatário;
Porto;
Enumeração das anomalias que devem ser corrigidas;
Nome do navio;
Número de identificação IMO;
Tipo de navio;
Pavilhão do navio;
Código de chamada/indicativo de chamada (call sign);

Arqueação bruta;
Ano de construção;
Nome da entidade emissora dos certificados;
Data de partida;
Data prevista de chegada;
Natureza das anomalias;
Acção a tomar;
Acção sugerida;
Acção sugerida no próximo porto de escala;
Nome e fax do emissor.

ANEXO XI/1
Intercâmbio de informações
(anexo n.º 4 ao MA)

1 - Para que as autoridades competentes possam ser auxiliadas na inspecção de navios nos seus portos é necessário que tenham à sua disposição informação actualizada sobre as inspecções realizadas nos seis meses anteriores nos portos dos Estados membros.

Para tal, as autoridades competentes comprometem-se a fornecer ao Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM), em Saint-Malo, de preferência por meio informático, informação sobre os navios inspeccionados nos portos nacionais, seguindo as instruções fixadas no anexo VIII (que integrou o anexo n.º 3 ao MA). A informação dos ficheiros de inspecção deve ser actualizada diariamente.

2 - Para efeitos de trocas de informação rápidas, o sistema de informação deve estar munido de um meio que possibilite a troca directa de mensagens entre autoridades individuais -incluindo as notificações previstas na secção 3.8 do MA- e a troca de informações sobre violações operacionais constantes da secção 5 do MA.

3 - A informação prevista nos n.os 1 e 2 deverá ser tratada de forma normalizada, de acordo com os procedimentos estabelecidos no guia para utilizadores da informação fornecido pelo referido CAAM.

4 - O CAAM -através do processamento da informação previsto no n.º 1- tem a seu cargo assegurar que os dados das inspecções fiquem acessíveis tanto para consulta como para actualização, de acordo com os procedimentos estabelecidos no supramencionado guia.

5 - O telex continuará, no entanto, a ser um sistema alternativo, que implica a utilização do formulário normalizado que faz parte do presente anexo.

6 - A informação para efeitos administrativos, como é o caso da informação estatística, deve ser fornecida pelo secretariado, sob orientação do comité, com base nos dados fornecidos pelo CAAM.

7 - Sempre que forem detectadas anomalias que -provoquem o atraso ou a imobilização de um navio, a autoridade competente enviará uma cópia do respectivo relatório - de acordo com o anexo VIII ao presente Regulamento - à administração do pavilhão em causa.

ANEXO XI/2
Formulário de telex para navios inspeccionados

Relatório de inspecção
1 - Nome do país que emite.

2 - Nome do navio.
3 - Pavilhão do navio.
4 - Tipo de navio.
5 - Indicativo/código de chamada.
6 - Número IMO.
7 - Arqueação bruta.
8 - Ano de construção.
9 - Data de inspecção.
10 - Local de inspecção.
11 - Certificados relevantes:
a) Título do certificado;
b) Entidade que o emitiu;
c) Data de emissão e de caducidade (dia, mês, ano).
12 - Anomalias (sim/não).
13 - O navio sofreu um atraso (sim/não).
14 - Natureza das anomalias (neste ponto deve incluir a referência à convenção aplicável, se mencionada no documento deixado a bordo).
15 - Acções tomadas.

Neste ponto, e em alternativa, podem ser adicionadas referências particulares ao n.º 15, se a acção tomada tiver relação directa com a anomalia descrita.

Decreto-Lei n.º 196/98
de 10 de Julho

SUMÁRIO
Estabelece o regime jurídico da actividade dos transportes marítimos

A modernização e desenvolvimento da marinha de comércio portuguesa determinaram que, em 1986, fossem estabelecidas legalmente novas condições de acesso e de exercício da actividade transportadora marítima, a observar pelos armadores nacionais.

Foram assim publicados o Decreto-Lei n.º 414/86, de 15 de Dezembro, diploma que definiu o estatuto de armador nacional, e o Decreto-Lei n.º 422/86, de 23 de Dezembro, que regulou a actividade afretadora, quer como actividade própria dos afretadores, quer como actividade reforçadora da capacidade de oferta dos armadores.

Os avanços ao tempo pretendidos iam no sentido de simplificar o processo de inscrição, de flexibilizar as condições de exercício da actividade e de garantir um sistema empresarial com capacidade financeira adequada a este tipo de actividade.

Todavia, foi entendido manter o traço de separação entre a actividade dos armadores e a desenvolvida pelos afretadores.

Sem prejuízo dos avanços então verificados, mantiveram-se, contudo, inalterados condicionamentos relevantes, que continuaram a obrigar os armadores a efectuar as suas inscrições, assentes em três requisitos essenciais: o exercício em exclusivo da actividade armadora, a realização de capital mínimo e possuir frota própria constituída pelo menos por um navio de comércio.

No que respeita à regulação da actividade afretadora, foi a mesma considerada como um reforço da actividade do armador, apenas se permitindo aos afretadores e aos carregadores/afretadores a celebração de contratos de fretamento à viagem e não em número superior a duas consecutivas.

É esta realidade que agora se pretende alterar, com a publicação do presente diploma, no pressuposto de que a mesma já não é compatível com os efeitos decorrentes da crescente internacionalização dos factores produtivos da actividade, do gradual esbatimento das acções intervencionistas dos Estados, dos compromissos assumidos perante a União Europeia e da actual organização da economia mundial dos transportes marítimos, ela própria geradora de novos agentes com papel relevante no sector.

De facto, à figura do armador, no seu sentido mais amplo, preponderante durante vários anos no desempenho de todas as funções que lhe estavam associadas (como proprietário de navios, armador de navios stricto sensu, transportador e afretador), contrapõem-se, hoje em dia, figuras, devidamente individualizadas. É o caso do armador/proprietário de navios (ship owner), que arma e faz a gestão técnica do armador/gestor de navios (ship manager), e do armador/transportador (ship operator), que faz a gestão comercial do navio exercendo a actividade transportadora propriamente dita.

Daí que, mais do que abranger este universo de actividades interligadas, mas independentes, o presente diploma tenda a fixar-se apenas numa parte dessa realidade, ou seja, aquela que tem a ver com actividade do armador/transportador. Importa, pois, conhecer quem são os armadores nacionais, os meios que utilizam e os objectivos a que se propõem, sempre numa perspectiva de conhecimento e de

acompanhamento da sua actividade, com o objectivo da tomada de medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento do sector.

Por isso, removeram-se os condicionamentos que se deixaram referidos e foram tidos em conta os normativos já publicados, relativos aos regimes jurídicos do contrato de transporte marítimo de passageiros por mar, do contrato de transporte de mercadorias por mar, do contrato de fretamento e do contrato de reboque.

Finalmente, importa realçar que a filosofia que presidiu ao presente diploma assenta, por um lado, na eliminação de entraves e de requisitos de natureza burocrática relativos ao acesso a esta actividade e, por outro, na necessidade de conhecimento da realidade transportadora marítima nacional pela Administração com o objectivo da tomada das medidas necessárias ao desenvolvimento do sector.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto

1 - O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes marítimos.

2 - Para efeitos do presente diploma entende-se por armador aquele que, no exercício de uma actividade de transporte marítimo, explora navios de comércio próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se ao armador:

a) Como domicílio em território nacional, no caso de empresário em nome individual;

b) Com sede e principal estabelecimento em território nacional, no caso de sociedade comercial.

Artigo 3.º
Inscrição

A actividade dos transportes marítimos só pode ser exercida por armadores inscritos na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

Artigo 4.º
Requisitos de inscrição

1 - A inscrição como armador é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado dos seguintes documentos:

a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;

b) Cópias do cartão de pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.

2 - O requerente deve ainda:

a) Fornecer a identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, se os houver;

b) Indicar os tráfegos a efectuar ou os serviços que se proponha prestar.

Artigo 5.º
Prazo para a efectivação da inscrição

1 - A inscrição do armador é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.

2 - O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

Artigo 6.º
Comunicação da inscrição a outras entidades

A DGPNTM deve comunicar às administrações portuárias e juntas autónomas dos portos e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as inscrições dos armadores que efectue ao abrigo deste diploma.

Artigo 7.º
Cancelamento da inscrição

1 - O cancelamento da inscrição de um armador é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.

2 - Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior é obrigatoriamente ouvido pela DGPNTM o armador visado.

Artigo 8.º
Direitos do armador

O armador tem direito a:

a) Exercer a actividade dos transportes marítimos, ao abrigo deste diploma;

b) Beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos para o reapetrechamento ou modernização da frota nacional registada no quadro das normas de registo convencional;

c) Benefícios fiscais concedidos ao abrigo de legislação especial;

d) Beneficiar das vantagens que possam resultar de acordos celebrados com países terceiros, na área dos transportes marítimos;

e) Receber dos departamentos competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante ou relacionada com a actividade de transportes marítimos.

Artigo 9.º
Obrigações do armador

O armador é obrigado a comunicar à DGPNTM:

a) As alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição;

b) A identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, juntando cópia dos contratos celebrados;

c) Os elementos relativos à actividade operacional da frota que explore, designadamente, os tráfegos praticados e os portos escalados;
d) Elementos de natureza estatística, relativos a passageiros e a cargas transportadas, com periodicidade trimestral;
e) Outros elementos que lhes sejam solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial.

Artigo 10.º
Fiscalização da actividade

A fiscalização da actividade dos transportes marítimos compete à DGPNTM, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

Artigo 11.º
Competência sancionatória

1 - Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das sanções.
2 - O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:
a) Em 60% para o Estado;
b) Em 40% para a DGPNTM.

Artigo 12.º
Contra-ordenações

1 - Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.
2 - A negligência e a tentativa são sempre puníveis.
3 - Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações, previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.os 244/95, de 14 de Setembro, e 356/89, de 17 de Outubro.

Artigo 13.º
Falta de inscrição

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 700 000$00 a quem, sem prévia inscrição, actue como armador, em violação do disposto no artigo 3.º deste diploma.
2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 6 000 000$00, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 14.º
Não cumprimento de obrigações

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000$00 e máximo de 300 000$00 ao armador que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto no artigo 9.º deste diploma.
2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 600 000$00, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 15.º
Disposição transitória

1 - Os armadores que, à data da entrada em vigor deste diploma, se encontrem inscritos na DGPNTM consideram-se, para todos os efeitos, como armadores inscritos nos termos deste diploma.

2 - Compete à DGPNTM comunicar aos interessados, no prazo de 15 dias contados a partir da data de entrada em vigor deste diploma, o efeito decorrente do disposto no número anterior e, no mesmo prazo, remeter-lhes os respectivos documentos certificativos.

Artigo 16.º
Equiparação a armador

Qualquer referência a armador inscrito ou a armador nacional, constante de outros diplomas, considera-se como feita a armador, tal como definido neste diploma.

Artigo 17.º
Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

Artigo 18.º
Disposição revogatória

O presente diploma revoga os Decretos-Leis n.os 414/86, de 15 de Dezembro, e 422/86, de 23 de Dezembro, e as Portarias n.os 759/86 e 760/86, ambas de 23 de Dezembro.

Artigo 19.º
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres. - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Decreto-Lei n.º 197/98
de 10 de Julho

SUMÁRIO
Estabelece o regime jurídico da actividade dos transportes com embarcação de tráfego local

Até à publicação do presente diploma a actividade desenvolvida pelos armadores de tráfego local não estava regulada, resultando o conhecimento da mesma apenas pelo registo das embarcações utilizadas neste tipo de transportes.

Substancialmente, estavam apenas em jogo preocupações respeitantes à segurança das embarcações, das pessoas e dos bens transportados, as quais eram garantidas através de uma fiscalização a cargo das autoridades marítimas locais, como se colhe de alguns dos regulamentos ainda em vigor (Regulamento da Carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Regulamento para o Tráfego de Passageiros entre Caminha e La Passage, Regulamento do Tráfego de Passageiros entre as Ilhas da Madeira e de Porto Santo).

Diferentemente, pretende-se agora, mantendo-se os padrões de segurança exigíveis, conhecer este tipo de actividade como realidade económica de modo a poder influenciá-la positivamente, nomeadamente através de medidas ou de ajudas que venham a ser consideradas necessárias.

Assim, é criada a figura do armador de tráfego local, com direitos e obrigações expressamente fixados e a quem se exige uma inscrição assente em critérios objectivos, para que possa exercer a respectiva actividade.

Finalmente, o presente diploma permite estabelecer com suficiente nitidez a distinção entre a actividade destes armadores de tráfego local e a dos outros armadores nacionais inscritos, sem prejuízo de se assegurar uma adequada intercorrespondência em zonas de interesses contrapostos.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto

O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes com embarcações de tráfego local.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

a) Armador de tráfego local - aquele que efectua transportes de passageiros ou mercadorias, no âmbito da navegação local, com embarcações registadas no tráfego local;

b) Navegação local - a navegação efectuada em águas lacustres fluviais ou em águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima ou de outras entidades locais competentes;

c) Embarcações de tráfego local - as embarcações de comércio registadas como embarcações de tráfego local, em conformidade com as normas de registo convencional ou ao abrigo do regime de registo temporário, e destinadas a operar dentro dos portos e respectivos rios, rias, lagos, lagoas e esteiros e, em geral, dentro das águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima em que estão registadas ou de outras entidades locais competentes.

Artigo 3.º
Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se ao armador de tráfego local:

a) Com domicílio em território nacional, no caso de empresários em nome individual;

b) Com sede e principal estabelecimento em território nacional, no caso de sociedade comercial.

Artigo 4.º
Embarcações a explorar

1 - O armador de tráfego local exerce a sua actividade com embarcações de registo convencional no tráfego local.

2 - Em caso de comprovada insuficiência, podem ser utilizadas embarcações não registadas no tráfego local, nacionais ou estrangeiras, quer por armadores de tráfego local, quer por armadores nacionais, inscritos na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, os interessados devem solicitar à DGPNTM a necessária autorização, através de requerimento acompanhado dos elementos identificativos da embarcação a utilizar, da zona ou zonas onde pretendem operar, da duração da respectiva operação e de elementos de informação que permitam concluir que:

a) Não existem outros armadores de tráfego local interessados nesses transportes ou estes operadores não têm disponíveis embarcações adequadas;

b) Não ocorrem alterações perturbadoras do normal funcionamento do mercado, em resultado do tipo de embarcação a utilizar.

4 - A autorização a que se refere o número anterior será comunicada pela DGPNTM às administrações portuárias e juntas autónomas dos portos, aos órgãos locais do Sistema de Autoridade Marítima com jurisdição na área e a outras entidades locais competentes envolvidas.

Artigo 5.º
Navegação costeira nacional

1 - Os armadores de tráfego local podem utilizar embarcações de tráfego local na área da navegação costeira nacional e em zonas diferentes das já legalmente permitidas na referida área de navegação, desde que sejam observadas todas as condições de segurança previstas na legislação aplicável.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, os interessados devem requerer uma autorização à DGPNTM, indicando no respectivo requerimento a identificação das embarcações a utilizar, a zona ou zonas onde vão operar e a duração da respectiva operação.

3 - O despacho de autorização deve estar a bordo, para efeitos de fiscalização.

4 - A DGPNTM comunicará aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as autorizações que venha a conceder.

Artigo 6.º
Inscrição

O exercício da actividade dos transportes com embarcações de tráfego local depende de inscrição a efectuar na DGPNTM.

Artigo 7.º
Requisitos de inscrição

1 - A inscrição como armador de tráfego local é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado dos seguintes documentos:
a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;
b) Cópias do cartão de pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.
2 - O requerente deve ainda:
a) Fornecer a identificação das embarcações de que disponha;
b) Indicar os serviços que tenha intenção de prestar.

Artigo 8.º
Prazo para a efectivação da inscrição

1 - A inscrição do armador de tráfego local é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.
2 - O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

Artigo 9.º
Comunicação da inscrição a outras entidades

A DGPNTM deve comunicar às entidades portuárias, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima e a outras entidades locais competentes as inscrições dos armadores de tráfego local que efectue ao abrigo deste diploma.

Artigo 10.º
Cancelamento da inscrição

1 - O cancelamento da inscrição de um armador de tráfego local é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.
2 - Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior é obrigatoriamente ouvido pela DGPNTM o armador de tráfego local visado.

Artigo 11.º
Direitos do armador de tráfego local

O armador de tráfego local tem direito a:

a) Efectuar transportes de passageiros ou mercadorias no âmbito da navegação local, ao abrigo deste diploma;

b) Beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos para o reapetrechamento ou modernização da respectiva frota;

c) Beneficiar de vantagens fiscais resultantes de legislação especial aplicável;

d) Receber dos departamentos competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante e relacionada com a sua actividade.

Artigo 12.º
Obrigações do armador de tráfego local

O armador de tráfego local é obrigado a comunicar à DGPNTM:

a) As alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição;

b) A identificação dos navios que adquirir, ou que registar temporariamente;

c) Os elementos relativos à actividade operacional da frota que explore e os serviços que preste;

d) Elementos de natureza estatística, relativos a passageiros e a cargas transportados, com periodicidade trimestral;

e) Outros elementos que lhe sejam solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial.

Artigo 13.º
Fiscalização da actividade

A fiscalização da actividade de transporte com embarcações de tráfego local compete à DGPNTM, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

Artigo 14.º
Competência sancionatória

1 - Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das sanções.

2 - O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

a) Em 60% para o Estado;

b) Em 40% para a DGPNTM.

Artigo 15.º
Contra-ordenações

1 - Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 - A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 - Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.os 244/95, de 14 de Setembro, e 356/89, de 17 de Outubro.

Artigo 16.º
Falta de inscrição

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 700 000$00 a quem, sem prévia inscrição, actue como armador de tráfego local, em violação do disposto no artigo 6.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 3 000 000$00 se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 17.º
Não cumprimento de obrigações

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000$00 e máximo de 200 000$00 ao armador de tráfego local que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto no artigo 12.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 400 000$00 se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 18.º
Registo temporário

O regime do registo temporário previsto nos Decretos-Leis n.os 287/83 e 199/84, respectivamente de 22 de Junho e de 14 de Junho, é aplicável, com as devidas adaptações, ao armador de tráfego local.

Artigo 19.º
Disposição transitória

Os agentes económicos que já exerçam a actividade prevista neste diploma dispõem do prazo de 90 dias a partir da data da sua entrada em vigor para proceder à respectiva inscrição como armadores de tráfego local.

Artigo 20.º
Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, nomeadamente no que respeita às autorizações previstas no n.º 2 do artigo 5.º, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

Artigo 21.º
Aplicação de regulamentos locais

O presente diploma não prejudica a aplicação de regulamentos locais sobre transportes e carreiras, na parte em que não contrariem as normas previstas neste diploma.

Artigo 22.º
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Março de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.
Referendado em 5 de Junho de 1998.
O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Decreto-Lei n.º 198/98
de 10 de Julho

SUMÁRIO
Estabelece o regime jurídico da actividade do gestor de navios

No prosseguimento das iniciativas legislativas tomadas em matéria de enquadramento da actividade de transportes marítimos, impõe-se proceder à definição do regime legal disciplinador da actividade do gestor de navios (shipmanager), o qual se reveste de uma importância fundamental na optimização da gestão (técnica e das tripulações) dos navios.

O presente diploma estabelece os requisitos a observar pelos gestores de armamento de navios que pretendam exercer esta actividade, sujeitando-se a uma inscrição prévia e fixando expressamente os seus direitos e obrigações.

Neste diploma é ainda previsto um prazo adequado à regularização da situação dos agentes económicos que já vêm desempenhando esta actividade.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objecto

1 - O presente diploma tem por objecto regular a actividade do gestor de navios.

2 - Para efeitos do presente diploma entende-se por gestor de navios aquele que, contratualmente, é encarregado pelo armador da prática do conjunto ou de alguns dos actos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem.

Artigo 2.º
Actos próprios dos gestores de navios

Consideram-se actos próprios do gestor de navio os praticados por este no exercício da sua actividade, designadamente:

a) Seleccionar, recrutar e promover a contratação de tripulações;

b) Dar cumprimento a disposições legais ou contratuais, executando e promovendo os actos ou diligências relacionados com a gestão de armamento das embarcações que lhes estejam confiadas e a defesa dos respectivos interesses;

c) Promover a celebração de contratos, nomeadamente, com entidades relacionadas com o armamento do navio;

d) Promover a contratação de seguros marítimos e bem assim a sua administração;

e) Praticar os actos relacionados com o aprovisionamento dos navios;

f) Praticar actos relacionados com a manutenção do navio.

Artigo 3.º
Inscrição

O exercício da actividade do gestor de navio depende de inscrição a efectuar na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

Artigo 4.º
Requisitos de inscrição

A inscrição dos gestores de navios é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de:

a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;

b) Cópias do cartão da pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.

Artigo 5.º
Prazo para a efectivação da inscrição

1 - A inscrição dos gestores de navios é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.

2 - O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

Artigo 6.º
Comunicação da inscrição a outras entidades

A DGPNTM deve comunicar às administrações portuárias, às juntas autónomas dos portos e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as inscrições dos gestores de navios que efectue ao abrigo deste diploma.

Artigo 7.º
Cancelamento da inscrição

1 - O cancelamento da inscrição de um gestor de navios é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há pelo menos um ano.

2 - Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior são obrigatoriamente ouvidos pela DGPNTM os gestores de navios visados.

Artigo 8.º
Obrigações dos gestores de navios

Os gestores de navios são obrigados a:

a) Defender os interesses dos representados, no exercício dos seus poderes de representação;

b) Colaborar com as entidades marítimas, sanitárias e portuárias no cumprimento de formalidades relacionadas com a gestão de navios;

c) Informar anualmente a DGPNTM sobre a actividade desenvolvida;

d) Fornecer à DGPNTM as alterações que venham a ocorrer relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição.

Artigo 9.º
Obrigações especiais do gestor de navios na área da selecção, recrutamento e contratação de tripulações

1 - Constituem obrigações especiais do gestor de navios, no âmbito da actividade relacionada com a selecção, o recrutamento e a contratação de tripulações a que se refere a alínea a) do artigo 2.º deste diploma:

a) Organizar e manter actualizado um registo dos marítimos tripulantes recrutados ou contratados por seu intermédio;

b) Verificar se os marítimos possuem as qualificações, certificados e documentos válidos, exigíveis para o exercício das funções para as quais venham a ser seleccionados ou contratados;

c) Assegurar que os contratos a celebrar com os marítimos estão de acordo com a legislação e as convenções colectivas de trabalho aplicáveis;

d) Informar os marítimos dos direitos e obrigações resultantes do contrato de trabalho celebrado;

e) Assegurar que o marítimo contratado, em especial quando destinado ao estrangeiro, não é abandonado em porto, garantindo-lhe o repatriamento;

f) Proteger a confidencialidade dos elementos de carácter pessoal e privados dos marítimos recrutados ou contratados.

2 - Em nenhum caso pode ser pedido aos marítimos o pagamento, directa ou indirectamente, no todo ou em parte, de despesas a título do processo de selecção, recrutamento ou contratação, sem prejuízo de custos resultantes da obtenção de certificados, documentos profissionais ou de viagem.

Artigo 10.º
Fiscalização da actividade

A fiscalização da actividade dos gestores de navios compete à DGPNTM, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

Artigo 11.º
Competência sancionatória

1 - Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação, bem como aplicar as sanções nele previstas.

2 - O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

a) Em 60% para o Estado;

b) Em 40% para a DGPNTM.

Artigo 12.º

Contra-ordenações

1 - Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 - A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 - Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 13.º
Falta de inscrição

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 700 000$00 a quem, sem prévia inscrição, actue como gestor de navios, em violação do disposto no artigo 3.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 2 000 000$00, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 14.º
Não cumprimento de obrigações

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000$00 e máximo de 200 000$00 ao gestor de navios que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto nas alíneas b), c) e d) do artigo 8.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 400 000$00, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 15.º
Não cumprimento das obrigações especiais

1 - Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000$00 e máximo de 500 000$00 ao gestor de navios que não cumpra alguma ou algumas das obrigações especiais previstas no artigo 9.º deste diploma.

2 - O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 1 000 000$00, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 16.º
Disposição transitória

Os agentes económicos que exerçam a actividade prevista neste diploma dispõem do prazo de 90 dias a partir da data da sua entrada em vigor para regularizar a sua situação.

Artigo 17.º
Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - José Veiga Simão - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 6 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Decreto-Lei n.º 199/98
de 10 de Julho

A legislação nacional sobre construção e modificação das embarcações nacionais encontra-se desactualizada e dispersa por diversos diplomas e áreas específicas, nomeadamente no que diz respeito ao casco, à instalação eléctrica e ao sistema propulsor.

Esta desactualização impõe, por um lado, a adopção de um quadro legal, no qual cada regulamento corresponde apenas a determinado tipo de embarcações, e, por outro, o alargamento do seu campo de aplicação a outras matérias conexas com a construção ou a modificação das embarcações, por forma a serem garantidas as necessárias condições de segurança das mesmas, das pessoas embarcadas e a devida protecção ao meio marinho.

A necessidade de actualizar a legislação sobre esta matéria resulta também das normas comunitárias aplicáveis, nomeadamente do disposto no Regulamento n.º 2930/86, de 22 de Setembro, alterado pelo Regulamento n.º 3259/94, de 29 de Dezembro, ambos do Conselho.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

É aprovado o Regulamento sobre Construção e Modificação das Embarcações de Pesca de Comprimento entre Perpendiculares Inferior a 12 m, constante do anexo ao presente diploma.

Artigo 2.º

As normas relativas aos processos de vistorias e de certificação a que estão sujeitas as embarcações abrangidas por este diploma serão objecto de portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 3.º

Pelos serviços prestados relativos ao processo de aprovação técnica para construção ou modificação das embarcações, às vistorias e à certificação são devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 4.º

O presente diploma entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 7 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.
O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ANEXO
Regulamento sobre Construção e Modificação das Embarcações de Pesca de Comprimento entre Perpendiculares Inferior a 12 m.

CAPÍTULO 1
Disposições gerais
Artigo 1.º
Objecto e aplicação

1 - O presente Regulamento estabelece as normas a observar na construção e na modificação das embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares inferior a 12 m.

2 - Excluem-se do âmbito de aplicação do presente Regulamento as embarcações de pesca que, embora de comprimento entre perpendiculares inferior a 12 m, sejam desprovidas de motor fixo.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos de aplicação deste Regulamento, entende-se por:

1) Embarcação de boca aberta - a embarcação sem convés estanque de proa à popa;

2) Comprimento fora a fora (C(índice ff)) - a distância medida no plano de mediania desde a extremidade de vante da proa até à extremidade de ré da popa, considerando que a proa inclui a estrutura estanque do casco a vante, o castelo ou salto de proa, a roda de proa, o capelo e a borda falsa e exclui a balaustrada e o gurupés e que a popa inclui a estrutura estanque do casco a ré, o castelo ou salto de popa, a rampa de arrasto, a borda falsa, o cadaste e o pórtico fixo e exclui as balaustradas, a porta do leme, os turcos, os paus de carga e as escadas;

3) Comprimento entre perpendiculares (C(índice pp)) - é igual a 96% do comprimento total medido sobre uma linha de água traçada a 85% do mínimo pontal de construção medido da face superior da quilha ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de água, se este for maior. Nas embarcações projectadas com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento será paralela à linha de água carregada prevista;

4) Modificação de uma embarcação - a alteração nas suas dimensões principais, na geometria da querena, ou a que origine um embarque ou desembarque de peso superior a 5% do deslocamento leve;

5) Meio navio - o meio de C(índice pp);

6) Boca (B) - a boca máxima a meio navio, medida na ossada, se se tratar de embarcações de casco metálico, ou fora do forro, no caso de embarcações de casco não metálico;

7) Pontal de construção (P(índice c)) - a distância, na vertical a meio navio, que vai da linha da quilha até à linha recta do vau, no caso de embarcações com convés, ou até à borda, no caso de embarcações de boca aberta;

8) Bordo livre (BL) - a distância desde a linha de água carregada até à face superior do convés, à borda a meio navio, mas, tratando-se de embarcações em madeira, não se terá em conta a sobreespessura da tabica;

9) Potência (P) - a potência do motor, determinada de acordo com a norma ISO 3046/1, tendo como referência o Regulamento CEE n.º 2930/86;

10) Organismos de inspecção legalmente reconhecidos - as organizações reconhecidas em conformidade com as disposições da Directiva n.º 94/57/CE, do Conselho, de 21 de Novembro, que tenham celebrado acordo com o ministério que tutela a segurança das embarcações, nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto.

CAPÍTULO 2
Construção e modificação de embarcações

Artigo 3.º
Aprovação técnica para início da construção ou da modificação

1 - A construção ou a modificação de embarcações abrangidas por este Regulamento só é permitida depois de obtida a necessária aprovação técnica para início da sua construção ou modificação.

2 - Compete à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM, emitir, a pedido dos interessados, a respectiva declaração comprovativa da aprovação técnica para início da construção ou da modificação.

Artigo 4.º
Pedido de aprovação técnica

1 - O pedido de aprovação técnica para início das construções ou das modificações das embarcações deve ser dirigido à DGPNTM e conter, em duplicado, os seguintes elementos:

a) Elementos do projecto de construção previstos nas alíneas a) a d) do artigo 5.º ou o projecto de modificação da embarcação previsto no artigo 6.º;

b) Contrato de construção ou de modificação da embarcação;

c) Despacho autorizador da construção ou da modificação da embarcação, proferido pela entidade competente.

2 - Após a apreciação dos elementos que constam do número anterior, e desde que se encontrem cumpridos os requisitos de segurança, a DGPNTM devolverá uma cópia dos mesmos, com a indicação de aprovado, conjuntamente com a respectiva aprovação técnica para início da construção.

3 - A DGPNTM enviará uma cópia da aprovação técnica para início da construção à capitania ou delegação marítima da área de jurisdição onde se efectua a construção ou a modificação.

Artigo 5.º
Elementos do projecto de construção

1 - Do projecto de construção, apresentado em duplicado, devem fazer parte os seguintes elementos:

a) Memória descritiva global da embarcação, incluindo a definição técnica da instalação eléctrica, sistemas de esgoto, sistemas eléctricos, mecânicos e electrónicos e aparelho propulsor, incluindo a potência;

b) Desenho do arranjo geral da embarcação, incluindo o corte longitudinal e horizontal da embarcação à escala de 1:25, 1:20 ou 1:10;

c) Desenho da secção mestra com os escantilhões à escala de 1:10;

d) Plano geométrico, nas embarcações com convés, à escala de 1:25, 1:20 ou 1:10;

e) Impresso de modelo oficial relativo às características do aparelho motor, devidamente preenchido;

f) Esquemas dos circuitos de combustível, de esgoto das cavernas e de extinção de incêndio com água do mar nas embarcações de C(índice ff) superior a 9 m;

g) Esquema geral da instalação eléctrica;

h) Informação sobre o deslocamento leve e sobre os pesos referidos no artigo 15.º deste Regulamento;

i) Cálculo da reserva de flutuabilidade e plano da sua distribuição nas embarcações de boca aberta, conforme previsto no artigo 19.º;

j) Cálculo de arqueação, tal como previsto no artigo 77.º deste Regulamento.

2 - Do projecto apresentado deve ainda resultar que a estrutura e os escantilhões, bem como o dimensionamento do aparelho de governo, satisfazem o presente Regulamento, tendo por base os elementos aplicáveis constantes dos apêndices n.os 1 e 2 a este Regulamento, ou, em alternativa, as regras de um organismo de inspecção legalmente reconhecido.

Artigo 6.º
Elementos do projecto de modificação

1 - Do projecto de modificação, apresentado em duplicado, devem fazer parte os seguintes elementos:

a) Memória descritiva da modificação;

b) Esquemas e desenhos referentes à modificação e informação sobre o deslocamento leve e eventual alteração de pesos;

c) Impresso de modelo oficial relativo às características do aparelho motor, devidamente preenchido, no caso de haver substituição do motor ou alteração da linha de veios ou da hélice.

2 - Se a modificação incluir alterações de estrutura, do projecto apresentado deverá resultar que esta e os escantilhões satisfazem os elementos aplicáveis constantes do apêndice n.º 1 a este diploma.

Artigo 7.º
Embarcações construídas em série

No caso de embarcações construídas em série, o documento comprovativo de aprovação técnica para início da construção indicará o número de embarcações que é permitido construir.

Artigo 8.º
Vistorias

As vistorias à construção e à modificação das embarcações abrangidas pelo presente diploma só devem ser iniciadas após aprovação de todos os elementos que fazem parte do projecto.

Artigo 9.º
Provas de mar

Antes de iniciarem a actividade, as embarcações devem fazer provas de mar, na presença de um inspector da DGPNTM, destinadas a confirmar a operacionalidade do motor, dos meios de esgoto, de baldeação, de incêndios e de salvação, o funcionamento da instalação eléctrica e a eficiente manobrabilidade da embarcação.

CAPÍTULO 3
Estrutura das embarcações

Artigo 10.º
Reforços locais

O casco deve ser protegido contra o desgaste provocado pelo aparelho de pesca e ter reforços nas zonas onde se exerçam maiores esforços, nomeadamente os resultantes da propulsão, do aparelho de pesca, da mastreação, da amarração e da fundeação.

Artigo 11.º
Elementos móveis ou semimóveis

Todos os elementos móveis ou semimóveis da embarcação, tais como peças de equipamento ou de apetrechamento, susceptíveis de causar acidentes derivados da sua movimentação devem ser estivados e peados de maneira a não constituir qualquer perigo para a tripulação.

Artigo 12.º
Borda falsa e balaustradas

1 - As embarcações, para garantir a segurança da tripulação contra os golpes de mar, devem possuir borda falsa, balaustradas ou resguardos, com uma altura mínima (h) determinada pela seguinte fórmula:

h = 450 + 25 x C(índice pp)

sendo h expresso em milímetros e C(índice pp) em metros.

2 - O valor correspondente à altura mínima pode ser inferior, no caso de a borda falsa interferir com a faina da pesca, desde que tal seja aprovado pela DGPNTM.

3 - Para segurança dos tripulantes quando se movimentem sobre o convés da embarcação, devem existir corrimãos dispostos lateralmente ao longo do casario.

Artigo 13.º
Anteparas transversais estanques

1 - As embarcações com convés devem possuir anteparas estanques até ao convés, construídas de modo a aumentar a resistência estrutural da embarcação e limitar possíveis alagamentos.

2 - Se o alojamento ou o porão forem contíguos à casa da máquina, deve existir uma antepara estanque a separar esta dos referidos compartimentos.

3 - O número de aberturas efectuadas nas anteparas estanques para passagem de veios, encanamentos e cabos eléctricos deve ser reduzido ao mínimo, não sendo permitidas aberturas para passagem de tripulantes.

Artigo 14.º
Aberturas no casco

1 - As tomadas e as descargas de água existentes no casco devem ser equipadas com válvulas de tipo «não retorno», ligadas directamente ao casco ou a uma caixa de fundo, facilmente acessíveis e dotadas de indicador de posição, devendo as válvulas ser construídas em aço, bronze ou outro material de resistência equivalente e compatíveis com os materiais do casco e dos encanamentos onde estão inseridas.

2 - Sobre o casco, na entrada das tomadas de água, a fim de evitar a entrada de corpos estranhos susceptíveis de estorvar a acção do obturador da válvula, devem ser montadas grelhas desmontáveis, com uma secção de passagem suficiente.

3 - Não são autorizadas outras aberturas no casco além das indicadas no n.º 1 deste artigo e das aberturas para a saída dos escapes húmidos, sendo proibida a instalação de vigias no casco.

CAPÍTULO 4
Estabilidade e limite de carga

Artigo 15.º
Embarcação carregada

1 - O deslocamento da embarcação carregada é igual ao seu deslocamento leve, acrescido dos seguintes pesos:

a) Tripulação (75 kgf/pessoa);

b) Totalidade dos consumíveis (combustível, aguada, óleos e provisões);

c) Arte de pesca em serviço e de reserva correspondente ao tipo de exploração;

d) Capturas e gelo;

e) Peso dos tinos cheios, caso existam.

2 - O número de tripulantes previsto não pode exceder o que resultar da aplicação do artigo 67.º

3 - O deslocamento leve corresponde ao peso da embarcação, incluindo casco, superstruturas, máquinas e equipamento.

Artigo 16.º
Valor do tosado nas embarcações com convés

1 - O tosado normal mínimo de uma embarcação, expresso em milímetros, deve ser o seguinte:

a) Na extremidade de vante do casco: t(índice Av) = 11 C(índice pp) + 330;

b) A meio navio: t(índice AM) = 0;

c) Na extremidade de ré do casco: t(índice AR) = 0,5 x t(índice AV);

sendo o valor do C(índice pp) expresso em metros.

2 - O salto ou castelo de proa ou de popa são considerados para efeito do cômputo dos valores mínimos do tosado.

Artigo 17.º
Bordo livre

1 - O bordo livre correspondente ao deslocamento da embarcação carregada é o que resultar da prova de avaliação da estabilidade referida no n.º 1 do artigo 20.º, reduzido da sobreimersão provocada pelo embarque de pesos em falta até atingir a condição de embarcação carregada.

2 - A sobreimersão referida no número anterior é calculada tendo em conta o deslocamento unitário (d) por centímetro de imersão, determinado através da seguinte fórmula:

d = 7 x C(índice pp) x B

sendo d expresso em quilogramas-força por centímetro e C(índice pp) e B em metros.

3 - O bordo livre da embarcação carregada, calculado em conformidade com os n.os 1 e 2 deste artigo, no ponto mais baixo da linha do convés à borda, não pode ser inferior a um décimo da boca (B).

4 - Se o valor do bordo livre for inferior a um décimo da boca (B), podem ser aplicadas restrições com incidência na área de navegação, na arte de pesca ou no peso de capturas.

Artigo 18.º
Determinação da carga máxima autorizada em embarcações de boca aberta

1 - A carga máxima autorizada é determinada através da seguinte fórmula:

M = 0,1 x C(índice ff) x B x P(índice c)

sendo M expresso em toneladas e C(índice ff), B e P(índice c) em metros.

2 - O carregamento deve ser uniformemente distribuído de vante a ré, de modo a assegurar um caimento satisfatório para as embarcações.

3 - O valor do bordo livre da embarcação, com a carga máxima autorizada, não pode ser inferior a um décimo da boca (B).

Artigo 19.º
Reserva de flutuabilidade das embarcações de boca aberta

1 - As embarcações de boca aberta devem possuir uma reserva de flutuabilidade, em decímetros cúbicos, numericamente igual à soma dos pesos do casco, do material de armamento, do motor e de um quarto do peso da carga máxima autorizada, expressos em quilogramas-força.

2 - Para as embarcações de madeira, a reserva de flutuabilidade pode ser calculada retirando o peso do casco.

3 - A reserva de flutuabilidade deve ser convenientemente distribuída, de modo a garantir que, em caso de alagamento, a embarcação se mantenha com governo a flutuar, em boas condições de caimento e sem adornamento.

4 - Os volumes de flutuabilidade das embarcações devem ser fechados e cheios com material celular.

5 - Nas embarcações de casco metálico com duplo fundo, dividido longitudinalmente em, pelo menos, três compartimentos de volumes semelhantes, não é obrigatório o seu enchimento com material celular.

6 - Os elementos de reserva de flutuabilidade devem ser fixados no interior da embarcação.

Artigo 20.º
Avaliação da estabilidade

1 - A altura metacêntrica inicial (GM) determina-se directamente com a ajuda de um medidor de GM, ou pelo método dos períodos de balanço, na seguinte condição de carga:

a) 10% dos materiais consumíveis (combustíveis, aguada, óleos e provisões);

b) Arte de pesca em serviço e de reserva correspondente ao tipo de exploração prevista e estivada no lugar habitual, admitindo-se a simulação através de pesos equivalentes;

c) Capturas, gelo e peso dos tinos cheios, simulados através de pesos equivalentes colocados nas respectivas posições, e ainda outros que possam ser içados pelos guinchos de pesca e depositados sobre o convés.

2 - A altura metacêntrica inicial (GM) deve ser igual ou superior a 0,7 m, quando se utilizar o método do período do balanço, calculado através da seguinte fórmula:

$GM = ((0,85 \times B) / T)^2$ em que o período de balanço (T), expresso em segundos, corresponde à média dos períodos resultantes de três medições que incluam, cada uma, pelo menos três oscilações completas, sendo B e GM expressos em metros.

3 - A DGPNTM pode aceitar que o valor de GM seja calculado através de outro método e seja outro o valor de comparação, desde que devidamente fundamentado.

4 - Na realização do teste de estabilidade devem ser observadas, cumulativamente, as seguintes condições:

a) Embarcação em águas tranquilas;

b) Vento fraco ou nulo;

c) Tensão nas amarras nula.

5 - No caso de instalação de guinchos ou de outros aparelhos de elevação, devem ser efectuados ensaios demonstrativos de que essas instalações não constituem perigo para a estabilidade da embarcação.

6 - O ensaio de elevação da carga máxima, previsto no número anterior, deve ser efectuado na posição mais desfavorável e não deve originar a imersão do convés à borda, no caso de uma embarcação com convés, ou uma redução de mais de 50% do bordo livre, medido antes da operação, no caso de uma embarcação, de boca aberta.

Artigo 21.º
Uso das artes de arrasto e estabilidade

1 - A actividade com artes de arrasto só pode ser exercida por embarcações que tenham convés e satisfaçam o valor do tosado previsto no artigo 16.º deste Regulamento.

2 - O pórtico deve ser construído de modo a reduzir ao máximo a sua incidência sobre a estabilidade, o aumento do deslocamento ou da imersão, garantindo as condições de segurança satisfatórias na laboração do aparelho de pesca.

3 - A estabilidade da embarcação deve manter-se satisfatória quando se exercer a força de arrasto à potência máxima ou se virar para bordo da embarcação as redes ou as xávegas.

4 - A estabilidade da embarcação considera-se satisfatória quando o esforço de tracção num só cabo, puxando a 45 na horizontal, não provoque um adornamento do qual resulte a imersão do convés à borda, estando esta na condição de carga prevista no n.º 1 do artigo anterior.

5 - A potência propulsora não deve ultrapassar o valor, expresso em quilovátios, resultante da seguinte fórmula:

(Ver fórmula no documento original)

6 - A potência propulsora não pode ultrapassar a que foi determinada pela entidade competente para autorizar a construção.

Artigo 22.º
Protecção das aberturas em embarcações com convés

1 - As escotilhas devem ser colocadas no plano de mediania ou próximo dele e o mais afastadas possível das extremidades de vante ou de ré da embarcação.

2 - A altura mínima das braçolas, em função do comprimento fora a fora da embarcação, deve ter, pelo menos, o seguinte valor:

a) Embarcações com C(índice ff) inferior ou igual a 9 m: 230 mm;

b) Embarcações com C(índice ff) superior a 9 m: 300 mm.

3 - Quando as aberturas de escotilha se situem no plano de mediania, a altura das braçolas pode ser reduzida num valor (v) calculado da seguinte forma:

a) Embarcações com C(índice ff) inferior ou igual a 9 m: v = H(índice s) - (0,1 B + 230 mm);

b) Embarcações com C(índice ff) superior a 9 m: v = H(índice s) - (0,1 B + 300 mm); em que a altura de segurança (H(índice s)) é a distância entre a linha de água de carga máxima e o ponto de entrada de água pela escotilha.

4 - Os meios de fecho devem ser assegurados por tampas suficientemente resistentes, dotadas de juntas estanques e de meios de aperto que garantam o seu fecho.

5 - Como meios de fecho são aceites tampas de escotilha, à face com o convés, desde que sejam estanques e funcionem como meio de acesso a utilizar unicamente em porto.

Artigo 23.º
Portas nas superstruturas dando acesso a locais abaixo do convés

As portas devem ser de construção robusta e de uma estanquidade satisfatória, podendo ser de corrediça ou fixas com dobradiças, e a altura mínima das braçolas (soleiras) deve ter, em função do comprimento fora a fora da embarcação, o seguinte valor:

a) Embarcações com C(índice ff) inferior ou igual a 9 m: 230 mm;

b) Embarcações com C(índice ff) superior a 9 m: 300 mm.

Artigo 24.º
Aberturas de resbordo

1 - A área total das aberturas de resbordo, por metro do comprimento de borda falsa, deve ser igual ou superior aos seguintes valores:

a) Embarcações com C(índice ff) inferior ou igual a 9 m: 1 dm^2;

b) Embarcações com C(índice ff) superior a 9 m: 3 dm^2.

2 - As aberturas de resbordo devem ser distribuídas igualmente por ambos os bordos da embarcação.

3 - As aberturas de resbordo podem ser equipadas com portas de mar que impeçam a entrada de água para o convés, não podendo, no entanto, existir sistemas de fecho.

Artigo 25.º
Respiradouros dos tanques de combustível

1 - Os respiradouros dos tanques de combustível devem ter uma altura mínima de 600 ml, acima do convés e, para evitar o risco de entrada de água, devem ser instalados o mais próximo possível do plano de mediania, afastados dos extremos da embarcação e, se possível, encostados às casotas centrais.

2 - Os respiradouros devem estar equipados na sua extremidade superior com um tubo curvado e com rede pára-chamas.

3 - O mesmo respiradouro de ar pode servir mais de um tanque.

Artigo 26.º
Condutas de ventilação

As condutas de ventilação, quando existam, devem ser instaladas na parte central da embarcação, encostadas ao casario, com a extremidade o mais elevada possível, e dispor de um sistema de fecho.

Artigo 27.º
Encanamentos de água do mar

1 - Os encanamentos da água do mar devem ser construídos com materiais metálicos ou materiais com resistência equivalente, podendo aceitar-se encanamentos flexíveis para ligação aos motores, desde que a sua instalação seja considerada indispensável.

2 - Os encanamentos flexíveis devem ter o menor comprimento possível e ser resistentes ao calor e aos hidrocarbonetos, devendo ser colocados em locais visíveis e ligados aos encanamentos rígidos por abraçadeiras duplas.

Artigo 28.º
Circuito de esgoto em embarcações com convés

1 - O esgoto de cada compartimento independente localizado abaixo do convés deve poder efectuar-se por meio de uma bomba fixa accionada mecanicamente.

2 - O circuito de esgoto deve ser concebido de modo que a água não possa passar directamente do mar para o interior da embarcação e cada aspiração deve ser dotada de um ralo, de dimensões adequadas, acessível e fácil de limpar.

3 - Os encanamentos de esgoto podem ser de aço, cobre ou outro material equivalente, devendo a sua espessura ter em conta os riscos de corrosão.

4 - Nas embarcações com C(índice ff) superior a 9 m deve ser instalado junto da tomada de aspiração do esgoto da casa da máquina um indicador de nível alto, permanentemente ligado, que accione um alarme sonoro e luminoso.

Artigo 29.º
Número e débito das bombas de esgoto das embarcações com convés

1 - Nas embarcações com um C(índice ff) superior a 9 m devem ser instaladas duas bombas de esgoto independentes, sendo a principal accionada mecanicamente pelo motor propulsor ou auxiliar e a outra accionada eléctrica ou manualmente, dispondo uma das bombas de aspiração directa à casa da máquina.

2 - Nas embarcações com um C(índice ff) inferior ou igual a 9 m devem ser instaladas duas bombas de esgoto, sendo a principal fixa, accionada mecanicamente pelo motor propulsor, podendo a outra ser portátil, accionada manualmente.

3 - O débito da bomba de esgoto principal, expresso em metros cúbicos por hora, deve ser, pelo menos, numericamente igual ao comprimento fora a fora da embarcação, expresso em metros.

4 - Sempre que a bomba de baldeação for utilizada como segunda bomba de esgoto, deve ser instalada uma válvula de retenção ou um macho de três vias, de forma a impedir a entrada da água do mar para o circuito de esgoto.

5 - O diâmetro do colector de esgoto deve ser, no mínimo, igual ao diâmetro de aspiração da bomba.

6 - Sempre que a segunda bomba de esgoto seja accionada por motor eléctrico, esta deve ter um débito igual ou superior a metade do débito da bomba principal.

Artigo 30.º
Meios de esgoto das embarcações de boca aberta

As embarcações de boca aberta devem ser equipadas com uma bomba de esgoto manual e portátil, com um diâmetro de aspiração no mínimo, igual a 30 mm.

Artigo 31.º
Inscrições e marcas nas embarcações

1 - As embarcações devem ter inscritas à proa, em ambos os bordos, as letras correspondentes à abreviatura do porto de registo e o número de registo.

2 - A seguir ao número de registo deve ser pintada a letra «L» ou «C», conforme se trate respectivamente de uma embarcação de pesca local ou costeira.

3 - Por baixo das letras de abreviatura do porto de registo, do número de registo e das letras indicativas da área de pesca deve ser pintado o nome da embarcação.

4 - Nas embarcações com um C(índice ff) inferior a 10 m, a altura das letras e dos números deve ser, pelo menos, de 10 cm, com uma largura de linha proporcionada.

5 - Nas embarcações com um C(índice ff) igual ou superior a 10 m, a altura das letras e dos números deve ser, pelo menos, de 25 cm, com uma largura de linha não inferior de 4 cm.

6 - As inscrições devem ser efectuadas no ponto mais elevado possível acima do nível da água, de modo a serem claramente visíveis a partir do mar e do ar, e pintadas na cor branca sobre fundo preto, ou vice-versa.

7 - As letras e os números pintados na embarcação não podem ser apagados, alterados ou tornar-se ilegíveis, nem cobertos ou ocultados.

8 - Nas embarcações com painel de popa deve ser pintado sobre este o nome da embarcação e por baixo deste o nome do porto de registo.

9 - Nas embarcações é permitida a inscrição de outras siglas, desde que estas não prejudiquem a respectiva identificação.

CAPÍTULO 5
Instalação propulsora

Artigo 32.º
Combustíveis autorizados

O combustível líquido utilizado nos motores das embarcações, instalados em compartimentos localizados sob o convés estanque, deve ter um ponto de inflamação superior a 60ºC.

Artigo 33.º
Iluminação do compartimento

O local onde se encontra a instalação propulsora deve ser suficientemente iluminado, de modo a permitir efectuar com segurança todas as operações correntes de condução e manutenção, e os pontos de iluminação, quando existam, devem ser protegidos por globos ou armaduras resistentes.

Artigo 34.º
Arranjo do compartimento

1 - As operações correntes de condução e manutenção devem ser efectuadas em completa segurança e os acessos aos órgãos de comando da instalação propulsora devem garantir a inexistência de riscos de contacto com pontos quentes ou com peças em movimento.

2 - Nas embarcações de boca aberta, o motor deve ser protegido por um resguardo estanque.

3 - Se o arranque do motor propulsor se puder fazer da casa do leme, deve ser instalado um dispositivo de encravamento que impeça o seu arranque enquanto nele se processarem operações de manutenção.

4 - Os meios de acesso ao compartimento do motor propulsor devem ser de fácil utilização, de modo a garantir uma rápida aproximação aos órgãos da instalação propulsora.

Artigo 35.º
Ventilação

1 - Nas embarcações de C(índice ff) superior a 9 m devem ser instaladas duas condutas de ventilação opostas, uma alta e outra baixa, tão afastadas quanto possível e com secção que permita assegurar o bom funcionamento do motor propulsor à potência máxima.

2 - As condutas de ventilação e as tampas de fecho devem ser incombustíveis e estas últimas devem estar presas de modo permanente e, no caso de a ventilação ser forçada, o ventilador deve poder ser parado do exterior do compartimento.

Artigo 36.º
Meios de controlo e comando

1 - Junto do comando do leme das embarcações deve ser instalado um painel de controlo e comando que comporte os seguintes dispositivos:

a) Comando do motor e caixa redutora inversora;

b) Conta-rotações;

c) Indicador da pressão de óleo de lubrificação do motor e caixa redutora inversora;

d) Indicador da temperatura da água doce de arrefecimento;

e) Indicador de carga das baterias de arranque do motor;

f) Paragem do motor;

g) Alarmes sonoros e visuais, que actuem por baixa pressão do óleo de lubrificação e alta temperatura de arrefecimento.

2 - O motor propulsor deve possuir um conjunto mínimo de dispositivos que permita efectuar o seu comando local.

3 - A DGPNTM pode dispensar alguns dos dispositivos indicados no número anterior, desde que as embarcações tenham um C(índice ff) inferior ou igual a 9 m e o motor propulsor seja de potência inferior a 25 kW.

4 - Os comandos à distância devem ser incombustíveis e o seu funcionamento não deve alterar-se em resultado de elevações acentuadas de temperatura.

Artigo 37.º
Meios de arranque do motor propulsor

1 - As embarcações devem possuir uma fonte de energia de arranque do motor propulsor com capacidade para assegurar seis arranques consecutivos.

2 - Nas embarcações de C(índice ff) até 9 m de boca aberta com motores propulsores de potência igual ou inferior a 25 kW é permitida a utilização de sistemas de arranque manual.

3 - Nas embarcações de C(índice ff) superior a 9 m, cujo arranque apenas seja assegurado por meio de um único motor eléctrico de arranque, este deve ser alimentado por duas baterias distintas, em que uma é específica para esse fim e a outra pode ser a do serviço geral.

Artigo 38.º
Refrigeração

1 - As tomadas de água devem ser equipadas com filtros fáceis de limpar, obedecer às regras que constam do artigo 14.º e o seu número reduzido o mais possível.

2 - Nas embarcações com um C(índice ff) superior a 9 m, que tenham motores propulsores refrigerados por água, a refrigeração de emergência deve poder ser feita a partir de qualquer outra bomba mecânica adequada, devendo existir a bordo todos os acessórios, válvulas e encanamentos de ligação necessários para uma montagem de emergência.

Artigo 39.º
Evacuação dos gases de escape

1 - O colector de evacuação deve ser isolado, de modo a não provocar queimaduras na tripulação e a não inflamar o combustível ou o óleo que com ele acidentalmente entre em contacto, não devendo o material isolante conter amianto nem libertar produtos tóxicos.

2 - Quando o colector de evacuação atravesse pavimentos, estes devem ser suficientemente protegidos e isolados, de modo a evitar riscos de incêndio.

3 - A instalação de escapes húmidos deve ser efectuada de modo a não permitir a entrada de água para o interior do motor ou da embarcação.

Artigo 40.º
Veios propulsores e intermédios

1 - O material para fabricar os veios deve ter uma tensão de rotura não inferior a 440 N/mm².

2 - O diâmetro do veio propulsor deve estar de acordo com as instruções fornecidas pelo fabricante do motor e o seu valor, em milímetros, não deve ser inferior ao calculado pela fórmula:

(Ver fórmula no documento original)

3 - Se o material tiver uma tensão de rotura (sigma(índice r)) superior a 440 N/mm² o diâmetro do veio propulsor pode ser corrigido multiplicando-o pelo factor do material (f), em que:

(Ver fórmula no documento original)

4 - O diâmetro do veio intermédio, quando existir, deve ser calculado em conformidade com os números anteriores e aplicando posteriormente a seguinte fórmula: d(índice i) = 0,85 d(índice p) em que d(índice i) é o diâmetro do veio intermédio, em milímetros.

5 - Quando o veio atravessar uma antepara estanque, a integridade e a resistência desta deve ser mantida.

6 - Se o motor for instalado sobre apoios flexíveis e não forem utilizadas uniões flexíveis, a distância entre a união da caixa e a chumaceira não deve ser inferior a 40 d(índice p).

Artigo 41.º
Manga, chumaceiras e casquilhos de apoio

As chumaceiras e os casquilhos de apoio dos veios devem ter uma lubrificação adequada e os casquilhos de apoio da manga devem ter, pelo menos, um comprimento igual a três vezes o diâmetro do veio.

Artigo 42.º
Prevenção da poluição

As fugas de combustível ou de óleo de lubrificação provenientes do motor, da caixa redutora ou das instalações de bombagem, ou filtragem de combustível, e também as fugas de óleo hidráulico, devem poder ser recuperadas, através das necessárias aparadeiras.

Artigo 43.º
Tanques de combustível

1 - Os tanques de combustível devem estar afastados de fontes de calor, nomeadamente do colector de evacuação, e ser suficientemente reforçados, de modo a poderem suportar a prova de pressão sem deformações permanentes apreciáveis, manterem a sua estanquidade e estarem ligados à massa.

2 - Os tanques de combustível cuja largura média seja superior a dois terços da boca da embarcação devem ser subdivididos, formando compartimentos diferentes de largura não superior a meia boca da embarcação.

3 - A estanquidade dos tanques de combustível não deve depender de soldaduras efectuadas com baixo ponto de fusão.

4 - Os tanques de combustível e os tanques destinados à água doce não podem ter anteparas comuns.

5 - Os tanques de combustível não estruturais devem ser solidamente ligados à estrutura da embarcação.

6 - Os tanques de combustível amovíveis e os tanques estruturais, antes de serem instalados a bordo, devem ser submetidos a uma prova de pressão, devendo esta

corresponder à altura de uma coluna de água acima do tecto do tanque, igual ao ponto mais elevado do respiradouro, mas nunca inferior a 900 mm.

Artigo 44.º
Tanques de combustível em plástico reforçado com fibra de vidro

1 - Os tanques de combustível em plástico reforçado a fibra de vidro (PRFV) podem ser utilizados para armazenamento de combustíveis, com um ponto de inflamação igual ou superior a 60ºC, e a sua construção deve obedecer aos regulamentos aplicáveis de um organismo de inspecção legalmente reconhecido.

2 - Os tanques de combustível em PRFV devem dispor de dispositivos capazes de evitar a acumulação de electricidade estática, devendo as superfícies interiores e exteriores das paredes ser resistentes à acção dos hidrocarbonetos.

3 - Os tanques de combustível em PRFV devem ser construídos de modo a resistir ao fogo e ser revestidos de uma pintura retardadora da sua propagação.

4 - Os tanques de combustível em PRFV devem ser submetidos a uma prova de pressão, devendo esta corresponder à altura de uma coluna de água acima do tecto do tanque, igual ao ponto mais elevado do respiradouro, mas nunca inferior a 900 mm.

Artigo 45.º
Acessórios e dimensionamento dos tanques de combustível

1 - Os tanques de combustível devem ser equipados com:

a) Uma porta de visita com o diâmetro de 150 mm, nos tanques cuja capacidade esteja compreendida entre 50 l e 1500 l ou com as dimensões de 450 mm x 350 mm, nos de capacidade superior a 1500 l;

b) Uma tomada de enchimento dotada de uma tampa roscada ou do tipo baioneta com acoplamento rápido, localizada num local protegido acima do convés;

c) Um respiradouro satisfazendo o disposto no artigo 25.º com um diâmetro interior não inferior ao do encanamento de enchimento;

d) Uma válvula de purga e despejo, localizada na parte mais baixa do tanque;

e) Um tubo de sonda com válvula de fecho automático ou um indicador de nível eléctrico, ou um vidro de nível resistente ao fogo, dotado nas duas extremidades de válvulas de fecho automático, facilmente manobráveis e protegido por um perfil metálico em U.

2 - Os tanques de combustível devem ser convenientemente reforçados e a espessura da chapa deve ser, no mínimo, igual à que consta da seguinte tabela:

(Ver tabela no documento original)

Artigo 46.º
Circuito de combustível

1 - O circuito de combustível deve ser construído em tubo de aço, de cobre ou de outro material aprovado e as juntas devem ser em número reduzido e localizadas de modo que eventuais fugas não possam entrar em contacto com superfícies quentes.

2 - O circuito de combustível deve ser visível em todo o seu percurso, protegido contra choques e vibrações, devidamente fixo, e no caso de utilização de ligações flexíveis entre o motor e encanamentos rígidos estas devem ser efectuadas em locais visíveis.

3 - O retorno dos injectores deve ser enviado para o tanque donde o motor está normalmente a consumir ou, caso exista, para o tanque de serviço diário.

Artigo 47.º
Instalações hidráulicas

As instalações das centrais hidráulicas e dos correspondentes circuitos devem respeitar as seguintes condições:
a) Os encanamentos rígidos devem ser fixos, de modo a evitar vibrações;
b) Os encanamentos flexíveis devem ser tão curtos quanto possível e de terminais roscados;
c) Terem protecções que evitem projecções de óleo hidráulico em direcção a superfícies quentes;
d) O traçado do circuito deve afastar-se o mais possível das superfícies quentes;
e) As passagens através do convés devem ser efectuadas utilizando encanamentos metálicos protegidos por placas de recobertura.

CAPÍTULO 6
Prevenção e extinção de incêndios

Artigo 48.º
Prevenção de incêndios

1 - As partes da instalação propulsora sujeitas a temperaturas elevadas devem ser eficazmente protegidas contra as projecções de combustível líquido ou do óleo da instalação hidráulica.
2 - A ventilação do compartimento onde está instalado o motor propulsor deve ser concebida de modo a evitar a formação de bolsas de vapor combustível.
3 - Os meios de recuperação das fugas de combustível, do óleo de lubrificação ou do óleo da instalação hidráulica devem satisfazer as condições prescritas no artigo 42.º deste Regulamento.

Artigo 49.º
Meios de extinção de incêndio e sua manutenção

1 - Os meios de extinção de incêndio devem ser dispostos a bordo em locais bem visíveis e de fácil acesso.
2 - Os extintores devem estar colocados no interior do compartimento a proteger ou junto da entrada para esse local, não sendo permitida a colocação de extintores de CO(índice 2) nos alojamentos.
3 - Todos os meios de extinção de incêndio devem ser mantidos em boas condições de funcionamento.
4 - A tripulação deve ter perfeito conhecimento do funcionamento dos meios de extinção de incêndio e os extintores devem ter instruções sobre o seu modo de funcionamento, devendo ser vistoriados, no máximo, de dois em dois anos.

Artigo 50.º
Bombas de incêndio

1 - As embarcações com convés devem ser equipadas com uma bomba de incêndio, accionada mecanicamente, a qual pode ser a bomba de baldeação ou a bomba de esgoto.

2 - Se o C(índice ff) da embarcação for igual ou inferior a 9 m, e sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo seguinte, a bomba de incêndio pode ser substituída por um extintor de pó químico polivalente de 4 kg.

3 - Nas embarcações com C(índice ff) superior a 9 m deve ser instalada uma boca de incêndio no convés, com válvula, mangueira e agulheta, devendo o comprimento da mangueira permitir que o jacto de água atinja qualquer ponto da embarcação.

4 - Nas embarcações referidas no número anterior, a pressão e o débito fornecidos pela bomba de incêndio, tendo em conta o diâmetro nominal, devem assegurar um jacto que alcance uma distância mínima de 10 m.

Artigo 51.º
Extintores

1 - As embarcações com C(índice ff) superior a 9 m e com convés devem ser equipadas com três extintores de pó químico polivalentes, um com a capacidade mínima de 4 kg, localizado na casa da máquina, outro igual, nos alojamentos, e um de 2 kg, na casa do leme.

2 - As embarcações com C(índice ff) igual ou inferior a 9 m e com convés, devem ser equipadas com dois extintores de pó químico polivalente, um com capacidade mínima de 4 kg, junto ao motor, e outro com capacidade mínima de 2 kg, junto ao comando do leme.

3 - As embarcações de boca aberta devem ser equipadas com um extintor de pó químico polivalente, com capacidade mínima de 2 kg, localizado junto do motor.

Artigo 52.º
Instalações de gás

1 - As instalações de gás de petróleo liquefeito devem satisfazer as seguintes condições:

a) As garrafas de gás devem estar localizadas no exterior, ao abrigo do sol e das intempéries, e afastadas da entrada da casa da máquina, dos alojamentos e das tomadas de ventilação;

b) Os encanamentos de distribuição de gás devem ser metálicos;

c) Na extremidade do encanamento metálico, perto do aparelho de utilização, deve ser instalada uma válvula de fecho;

d) O tubo flexível utilizado entre a válvula de fecho e o aparelho de utilização deve ser o mais curto possível, estar de acordo com as normas nacionais (NP-1038) e ter inscrita a data em que deve ser substituído;

e) Os fornos e esquentadores devem ser equipados com um sistema que assegure o fecho de gás em caso de extinção da chama;

f) Os aparelhos de queima não podem ser colocados em compartimentos situados abaixo do convés ou que tenham com estes comunicação directa;

g) Existência de um sistema de evacuação dos gases queimados para o exterior.

2 - Nas embarcações de C(índice ff) superior a 9 m é obrigatório um espaço reservado para a colocação do fogão.

CAPÍTULO 7
Instalações eléctricas

Artigo 53.º
Condições de montagem

1 - As instalações e os aparelhos eléctricos devem manter-se abrigados e protegidos dos efeitos da humidade, da projecção de água, dos vapores de óleo, do sal, das vibrações, do balanço e do calor.

2 - Os materiais utilizados nas instalações e os aparelhos eléctricos não devem ser propagadores de chama e causadores de incêndios.

3 - As peças roscadas para efectuar ligações eléctricas devem ser convenientemente imobilizadas.

Artigo 54.º
Estabelecimento dos circuitos eléctricos

1 - Os geradores de energia eléctrica devem ser ligados a quadros ou a painéis onde se reúnam os aparelhos de comando, de regulação e de protecção dos geradores.

2 - Os circuitos de distribuição de energia devem ser estabelecidos a partir dos quadros ou painéis.

3 - Os aparelhos utilizadores de energia eléctrica devem ser alimentados por circuitos eléctricos, de acordo com as seguintes regras:

a) Cada circuito pode alimentar um conjunto de utilizadores, até um máximo de 10, com potência unitária inferior a 500 W, até ao limite máximo de 30 A de consumo;

b) Cada utilizador de potência unitária igual ou superior a 500 W deve ser alimentado por circuito próprio e separado;

c) Os circuitos de iluminação devem ser próprios e exclusivos para este fim, não podendo alimentar outros utilizadores;

d) O número de pontos luminosos ligados a cada circuito não pode ser superior a 10.

Artigo 55.º
Protecção dos circuitos eléctricos

1 - Os circuitos eléctricos devem ser protegidos contra curtos-circuitos e sobrecargas por disjuntores ou fusíveis.

2 - A protecção de curtos-circuitos deve ser instalada em cada condutor não ligado à massa do casco.

3 - A protecção de sobrecarga deve ser instalada em cada condutor não ligado à massa do casco, podendo ser instalada apenas num dos condutores das instalações a dois fios.

4 - As baterias de acumuladores destinadas a fornecer energia a serviços essenciais em emergência apenas devem ter protecção contra curtos-circuitos.

5 - As baterias de acumuladores destinadas a arranque de motores de combustão podem ter ou não protecção contra curtos-circuitos.

Artigo 56.º
Cabos e condutores eléctricos

1 - Os cabos e condutores eléctricos devem ser adequados às condições de serviço existentes a bordo das embarcações.

2 - Os cabos instalados nos locais exteriores, nos locais de máquinas, nos locais de carga ou de um modo geral nos locais onde possam existir vapores prejudiciais, incluindo os de óleo, devem ter uma bainha de protecção impermeável.

3 - A secção dos condutores deve ser escolhida atendendo à intensidade de corrente de serviço, de modo a limitar a elevação de temperaturas dos condutores e a queda de tensão, que não deve exceder 10% do valor da tensão nominal.

4 - Os cabos e os condutores não devem ser propagadores de chama.

Artigo 57.º
Instalação de baterias de acumuladores

1 - As baterias de acumuladores devem ser colocadas de modo a não ficarem sujeitas ao calor, ao frio, à projecção de água ou a outras condições que possam prejudicar o seu funcionamento ou agravar a sua deterioração.

2 - As baterias de acumuladores devem ser instaladas de acordo com as regras seguintes:

a) Em caixa situada em local adequado, interior ou exterior, ou em prateleira de tipo aberto, que garanta protecção contra a queda de objectos, derrame do electrólito e ventilação do local, se a potência do sistema de carga utilizado for inferior a 2 kW;

b) Em compartimento especial e exclusivamente destinado a esse fim ou em caixas situadas no exterior, se a potência do sistema de carga for igual ou superior a 2 kW.

3 - As baterias de arranque devem ser colocadas o mais perto possível dos respectivos motores.

4 - As baterias de acumuladores não podem ser colocadas em alojamentos.

5 - As baterias de acumuladores com electrólitos diferentes não podem ser colocadas na mesma caixa ou compartimento.

6 - O interior dos compartimentos, armários ou caixas das baterias não alcalinas deve ser convenientemente protegido contra a corrosão, podendo ser revestido a chumbo, materiais compostos ou integralmente construídos nestes materiais.

7 - No caso de o revestimento ser de chumbo, a sua espessura mínima deve ser de 1,5 mm e a altura mínima de 7,5 cm.

8 - A protecção para baterias alcalinas pode ser feita de modo idêntico ao descrito anteriormente, podendo ser utilizada como revestimento chapa de aço com a espessura mínima de 0,8 mm.

9 - Os compartimentos, os armários e as caixas de baterias devem ser ventilados, de modo a evitar a acumulação de gases.

10 - Nas caixas, armários ou compartimentos exclusivos de baterias não podem existir aparelhos eléctricos susceptíveis de produzir arcos eléctricos, devendo a instalação eléctrica ser reduzida ao mínimo indispensável.

11 - Os elementos das baterias devem ser construídos de modo a evitar o derrame do electrólito quando sofram inclinações até 45º.

12 - As baterias a utilizar nas embarcações devem ser certificadas pelos respectivos fabricantes, sendo a certificação obrigatória apenas para baterias destinadas a servir como fonte de energia de emergência.

Artigo 58.º
Valores normalizados da tensão eléctrica

1 - Os valores normais da tensão eléctrica dos geradores e das instalações de distribuição são, em regra, de 6 V, 12 V e 24 V, corrente contínua.

2 - No caso de o valor da tensão eléctrica dos geradores e das instalações de distribuição não ser o indicado no número anterior e ser superior a 50 V, é obrigatório um exame especial do projecto das referidas instalações, de modo a garantir-se que as mesmas, em termos de segurança, preenchem as condições adequadas àquele tipo de instalações.

Artigo 59.º
Sistemas de distribuição normais

1 - Os sistemas normais de distribuição são:

a) Dois fios isolados;

b) Fio único com retorno pelo casco.

2 - O sistema de fio único com retorno pelo casco obriga a um exame caso a caso, por forma que sejam garantidas todas as condições de segurança.

CAPÍTULO 8
Auxiliares de navegação

Artigo 60.º
Casa do leme

1 - Na casa do leme ou no local onde se situe o comando do leme deve existir visibilidade suficiente para vante, desde 22,5º para ré do través de bombordo até 22,5º para ré do través de estibordo.

2 - A partir do ponto de governo na casa do leme e a uma altura de 1,8 m a contar do pavimento, sem estrados, deve ser possível ver a superfície do mar para além de dois comprimentos fora a fora da embarcação, qualquer que seja o seu carregamento e caimento.

3 - As traves entre os vidros da casa do leme devem ser o mais finas possível, de modo a diminuir os ângulos mortos de visibilidade.

4 - A visibilidade para ré deve ser suficiente, de modo a permitir que se efectuem com segurança as manobras portuárias e o lançamento à água ou levantamento dos aparelhos de pesca.

5 - O comando do leme deve ser instalado junto aos meios de comando ou de controlo do aparelho propulsor.

6 - Na casa do leme não deve ser instalado equipamento ou material que possa perturbar a capacidade auditiva ou visual do pessoal de quarto ou distrair a sua atenção.

7 - Os vidros da casa do leme não devem ser polarizados ou pintados e pelo menos um deles deve ser munido de limpa-vidros.

8 - Deve existir uma escada de acesso ao tecto da casa do leme e a parte superior exterior deste deve ser pintada de cor de laranja.

Artigo 61.º
Reflector de radar

As embarcações com convés cujo casco não seja metálico devem possuir um reflector de radar, instalado o mais alto possível e num mastro fixo.

Artigo 62.º
Faróis, sinais das embarcações e sinalização sonora

1 - As embarcações com convés e casa de leme devem ser equipadas com faróis de navegação, de pesca e de navio desgovernado, instalados num mastro fixo e comandados através de um quadro de faróis situado na casa do leme, equipado com interruptores e com sinalização em boas condições de funcionamento.
2 - As embarcações sem convés devem ser equipadas com farol de pesca e faróis de borda vermelho e verde, instalados num mastro fixo, podendo o farol branco de pesca substituir o farol de mastro.
3 - As embarcações sem faróis só podem fazer navegação diurna.
4 - As embarcações devem ser equipadas com um meio de sinalização sonora.

Artigo 63.º
Aparelho de governo

1 - O arranjo e o dimensionamento do aparelho de governo devem assegurar uma manobrabilidade segura e adequada à embarcação.
2 - A madre, a porta e a máquina do leme devem ser dimensionadas de acordo com o apêndice n.º 2 a este Regulamento.
3 - A roda do leme, a cana do leme ou qualquer equipamento similar deve resistir aos esforços inerentes ao governo da embarcação.
4 - Devem ser montadas esperas para limitar os ângulos do leme a valores adequados e evitar que, em qualquer situação de governo, a porta do leme colida com o casco.
5 - Se o comando do leme não for efectuado por uma cana do leme, a embarcação deve estar equipada com uma cana do leme de emergência, de fácil e rápida colocação, que a permita governar com o motor propulsor a debitar meia potência.
6 - Se o aparelho de governo for hidráulico, deve ser instalada uma válvula, de fácil comando e acesso, para ligar a compressão com o retorno do circuito hidráulico, de modo a permitir movimentar o leme, utilizando a cana do leme, em caso de emergência.

Artigo 64.º
Manobra do aparelho de pesca

O alador ou guincho de pesca deve ser concebido de modo a assegurar a recolha dos aparelhos de pesca e estar dotado de meios que permitam aliviar rapidamente a

tensão nos cabos em caso de ocorrer qualquer prisão no aparelho de pesca, de modo a não ser posta em causa a segurança da embarcação.

Artigo 65.º
Meios de fundear

1 - As embarcações devem ser equipadas com um cabo e amarra com elos em aço e ferro para poder fundear, de acordo com o seguinte quadro:

(Ver quadro no documento original)

2 - As embarcações com C(índice ff) >= 6 devem ser equipadas com um ferro sobressalente.

3 - O comprimento da amarra deve ser, no mínimo, igual ao da embarcação.

4 - O comprimento do cabo deve ser, pelo menos, igual a:

a) Para embarcações com C(índice ff) inferior ou igual a 9 m: 30 m;

b) Para embarcações com C(índice ff) superior a 9 m: 60 m.

5 - Os ferros devem ser de aço, com uma resistência à tracção igual ou superior a 400 N/mm², ou de outro material que ofereça garantias equivalentes.

6 - Os cabos devem ser de fibra sintética, de três cordões, ou de outro material com características equivalentes.

Artigo 66.º
Material náutico

As embarcações devem ser equipadas com o material náutico e de equipamento constante do quadro seguinte:

(Ver quadro no documento original)

CAPÍTULO 9
Lotação máxima, higiene e habitabilidade

Artigo 67.º
Lotação máxima

1 - A lotação máxima das embarcações registadas na pesca costeira que operem durante períodos superiores a vinte e quatro horas não pode exceder o número de beliches que tenham sido autorizados.

2 - A lotação máxima das embarcações registadas na pesca costeira que efectuem viagens de duração inferior a vinte e quatro horas não deve ser superior ao menor dos valores que resultar da aplicação dos seguintes critérios:

a) Uma pessoa por cada metro quadrado de área abrigada habitável e mais duas pessoas;

b) Número de pessoas que, quando colocadas à borda, inclinem a embarcação de 12º ou que provoquem a imersão do convés à borda.

3 - A lotação máxima das embarcações com convés registadas na pesca local deve ser calculada em conformidade com a alínea b) do número anterior.

4 - A lotação máxima das embarcações de boca aberta registadas na pesca local deve corresponder ao número de pessoas que, colocadas à borda, reduzam o bordo livre a metade.

5 - A área abrigada habitável deve ser medida a meia altura do espaço abrigado.

6 - Em todos os casos devem ser cumpridos os valores do bordo livre, calculado em conformidade com o artigo 17.º

Artigo 68.º
Características dos espaços habitáveis, localização e acessos

1 - A localização, os meios de acesso e a disposição dos espaços habitáveis devem assegurar à tripulação boas condições de comunicação e de permanência, completa segurança contra as intempéries, bom isolamento contra o calor, o frio, os cheiros e outras emanações provenientes da embarcação e uma boa protecção contra a condensação.

2 - O nível de ruído deve ser reduzido, tanto quanto possível.

Artigo 69.º
Separação entre compartimentos

Entre os alojamentos e o compartimento do motor não devem existir aberturas directas.

Artigo 70.º
Anteparas e revestimentos

As anteparas e os respectivos revestimentos devem ter superfícies lisas, de modo a ser facilmente laváveis e a impedir o alojamento de parasitas.

Artigo 71.º
Revestimento dos pavimentos

Os pavimentos que conduzam a locais a que os pescadores tenham acesso, com excepção dos locais de armazenamento do pescado, devem ser providos de revestimento antiderrapante ou de outros meios que permitam caminhar em segurança.

Artigo 72.º
Ventilação

Os locais onde a tripulação dorme devem ser dotados com ventilação satisfatória.

Artigo 73.º
Iluminação dos locais habitados

1 - Os locais habitados devem possuir, se possível, luz natural.

2 - As embarcações devem possuir iluminação eléctrica e cada ponto de iluminação deve ser protegido por uma armadura resistente.

Artigo 74.º
Beliches

1 - Nas embarcações registadas na pesca costeira que efectuem viagens de duração inferior a vinte e quatro horas os beliches podem ser substituídos por bancadas colocadas na área abrigada habitável.

2 - As embarcações que naveguem ou permaneçam no mar por períodos superiores a vinte e quatro horas devem possuir um beliche por cada pessoa embarcada.

3 - Os beliches devem ter a dimensão mínima de 1,9 m x 0,7 m.

4 - Os painéis laterais dos beliches devem ser de material duro, liso, não deteriorável, e a parte de baixo deve ser impermeável à poeira.

5 - Os beliches devem ser equipados com colchão e travesseiro ou almofada.

6 - Os beliches não devem ser colocados a menos de 0,2 m do chão, não sendo permitida a sobreposição de mais de dois beliches.

Artigo 75.º
Instalações sanitárias

As embarcações que naveguem ou permaneçam no mar por períodos superiores a vinte e quatro horas e as embarcações de pesca costeira devem possuir um lavatório e uma sanita.

Artigo 76.º
Água potável

As embarcações que naveguem ou permaneçam no mar por períodos superiores a vinte e quatro horas devem possuir um tanque de água potável com uma capacidade mínima de 10 l de água por dia e por pessoa embarcada.

CAPÍTULO 10
Disposições finais

Artigo 77.º
Legislação complementar

As embarcações abrangidas pelo presente Regulamento ficam ainda sujeitas:

a) Em matéria de arqueação, às disposições do Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro, e da Portaria n.º 404/95, de 5 de Maio;

b) Em matéria de instalação e de compensação de agulhas magnéticas, ao disposto no Decreto-Lei n.º 51/97, de 1 de Março;

c) Em matéria de faróis e de sinais, às regras previstas na Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, aprovada pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de Junho;

d) Em matéria de meios de salvação e de radiocomunicações, à legislação aplicável às embarcações nacionais.

APÊNDICE N.º 1

1 - Escantilhões das embarcações de madeira na forma base x altura:

(Ver tabelas no documento original)

Outras generalidades a ter em conta na tabela de escantilhões:

a) A altura das balizas pode ser reduzida em relação à das cavernas, de forma gradual, até 80% no encolamento e 60% no topo;

b) As anteparas transversais devem estar ligadas ao anel formado pela caverna, balizas e vau e devem ter uma espessura pelo menos igual a 25 mm e travamento horizontal a meia altura;

c) A espessura do tabuado reforçado do casco (tábuas da cinta e do resbordo) deve ser igual à espessura do tabuado do convés;

d) Os escantilhões das peças indicados nas tabelas devem ser aumentados em conformidade, tendo em conta os possíveis entalhes efectuados nas peças;

e) Podem ser aceites outros escantilhões, desde que se mantenha o mesmo módulo resistente, tenham uma relação de dimensões entre dois e três e não apresentem problemas construtivos;

f) Os fixes do motor devem ser convenientemente fixos à estrutura do fundo, devem ser construídos em peças únicas e prolongar-se 500 mm para além do motor;

g) Os escantilhões indicados nas tabelas estão de acordo com as madeiras normalmente utilizadas na construção deste tipo de embarcações;

h) Todas as embarcações devem possuir robaletes;

i) As costuras e topos das tábuas devem ser calafetados com estopa ou cordão de algodão e estes calafetos protegidos com massa;

j) O afastamento dos topos e escarvas, a escolha do cavilhame e seu dimensionamento, a largura das tábuas dos forros e a aplicação de esticadores devem estar de acordo com as boas normas da construção naval de embarcações em madeira;

l) Devem existir reforços locais nas zonas de esforços concentrados e aberturas do convés.

2 - Escantilhões das embarcações de PRFV:

(Ver tabelas no documento original)

Módulo resistente (Z) para perfis em função da sua área (Af(índice 1)), altura (H) e espessura (ts)

(Ver figuras no documento original)

3 - Escantilhões para embarcações de aço:

3.1 - Materiais de construção. - O aço utilizado deve ser próprio para construção naval, grau A, com as seguintes características:

(Ver tabela no documento original)

3.2 - Dimensionamento das soldaduras:

(Ver figura no documento original)

O valor mínimo de a deve estar de acordo com a seguinte tabela:

(Ver tabela no documento original)

3.3 - Tipo de soldaduras. - O tipo de soldaduras entre elementos sujeitos a esforços deve estar de acordo com o seguinte quadro:

(Ver quadro no documento original)

Na soldadura intermitente o comprimento dos cordões assim como o seu espaçamento devem estar de acordo com a seguinte tabela:

(Ver tabela no documento original)

e conforme a figura que se segue:

(Ver figura no documento original)

3.4 - Escantilhões da quilha e roda de proa. - O módulo resistente da secção da quilha e da roda de proa deve ser pelo menos igual a:

(Ver fórmula no documento original)

No caso de não existir barra de quilha, a espessura das chapas (t) que formam a quilha deve ser aumentada para:

t = 1,5 t(índice f)
em que t(índice f) é a espessura das chapas do fundo.
3.5 - Espessura da chaparia. - Para efeitos deste número, deve ser considerada a seguinte simbologia:
C(índice ff) - comprimento fora a fora, em metros;
l(índice v) - comprimento do vão, em centímetros;
s - espaçamento, em centímetros;
f - factor de curvatura, em milímetros.
(Ver figura no documento original)
Os requisitos do módulo resistente da secção podem ser reduzidos multiplicando-o pelo seguinte valor:
(Ver fórmula no documento original)
a) Do fundo - a espessura da chaparia do fundo (t(índice f)) deve ser uniforme até uma altura não inferior:
Ao quinado; ou
À linha de água de máxima carga.
A espessura da chaparia do fundo não deve ser inferior ao maior dos seguintes valores:
(Ver fórmula no documento original)
b) Do costado - a espessura do costado (t(índice c)) não deve ser inferior ao maior dos seguintes valores:
(Ver fórmula no documento original)
c) Do convés - a espessura da chaparia do convés (t(índice d)) não deve ser inferior ao maior dos seguintes valores:
(Ver fórmula no documento original)
3.6 - Módulos resistentes (Z) das secções de:
a) Cavernas - não devem ser inferiores ao seguinte valor:
(Ver fórmula no documento original)
e a largura efectiva da chapa associada é 20 vezes a espessura da chapa;
b) Balizas - não deve ser inferior a:
(Ver fórmula no documento original)
em que l(índice v) deve estar de acordo com a seguinte fórmula:
l(índice v) = l(índice o) - 3 f(índice o) + 0,3 R
onde:
l(índice o) - comprimento da zona da caverna indicada na figura seguinte;
f(índice o) - altura da flecha;
R - raio da curvatura do encolamento;
(Ver figura no documento original)
c) Do vau a meio do vão - não deve ser inferior a:
(Ver fórmula no documento original)
3.7 - Painel de popa. - No caso de não estar sujeito a esforços provocados pelo motor propulsor, o painel de popa deve ter uma espessura pelo menos igual à espessura do costado; contudo, caso esteja, deve ter uma espessura pelo menos igual à do fundo.
3.8 - Superstruturas e casotas. - As superstruturas e as casotas sujeitas à pressão do mar devem ter os escantilhões iguais à chaparia do costado.
As aberturas no casco com diâmetros superiores a 250 mm devem, em geral, ser reforçadas.
As chapas onde assentam os cunhos de amarração ou dispositivos equivalentes devem ser reforçadas.
3.9 - Forma simplificada de cálculo de módulos resistentes. - Para os perfis indicados, os módulos poderão ser obtidos a partir do gráfico seguinte:

Módulo resistente para perfis (Z) soldados a chapas de 4 mm a 6 mm
(Ver figura no documento original)
Espessura dos perfis em milímetros
As curvas são dadas para várias alturas dos perfis.

APÊNDICE N.º 2

Dimensionamento do aparelho de governo
Simbologia:
K - força de governo, em newtons (N);
P - força na porta do leme, em newtons;
A - área da porta do leme, em metros quadrados;
v - velocidade máxima previsível da embarcação, em milhas por hora (nós);
S(índice a) - comprimento da alavanca (braço) de governo, em milímetros;
S(índice b) - distância desde o centro da área da porta do leme até meio do casquilho do leme, em milímetros;
S(índice v) - distância desde o centro da área da porta do leme até ao eixo da madre do leme, em milímetros;
M(índice eq). - momento equivalente, newtons por milímetro;
d - diâmetro da madre do leme, em aço de secção circular cheia (varão), em milímetros;
C(índice pp) - comprimento entre perpendiculares, em metros;
B - boca máxima, em metros;
P(índice c) - pontal de construção, em metros.
1 - Dimensionamento da porta do leme. - A área da porta do leme (A) não deve ser inferior à calculada pela seguinte fórmula:
(Ver fórmula no documento original)
2 - Cálculo dos momentos equivalentes:
(Ver figuras e fórmulas no documento original)
3 - Cálculo da força de governo (K). - O aparelho de governo deve ser calculado de modo que quando se exerce uma força tangencial de 450 N na roda do leme se desenvolva uma força na alavança ou braço do leme não inferior à calculada pela seguinte fórmula:
(Ver fórmula no documento original)
onde:
(Ver fórmula no documento original)
4 - Dimensionamento da madre do leme e acessórios (d):
4.1 - Madre do leme. - O diâmetro da madre do leme deve ser pelo menos igual ao calculado pela seguinte fórmula:
(Ver fórmula no documento original)
e, no caso de existir pião, o seu diâmetro não deve ser inferior a 0,75 x d(mm).
4.2 - Diâmetro dos pernos. - O diâmetro dos pernos de acoplamento do leme (d(índice p)) não deve ser inferior ao calculado pela seguinte fórmula:
(Ver fórmula no documento original)
em que n é o número de pernos, que não deve ser inferior a quatro.
4.3 - Espessura das falanges. - A espessura das falanges de acoplamento, assim como a distância mínima entre cada furo e a face da falange, deve ser pelo menos igual a d(índice p) e a furação deve ser distribuída regularmente.

4.4 - Casquilhos. - Os casquilhos devem ter um comprimento pelo menos igual a d.

5 - Espessura da porta do leme. - A espessura da chapa de aço da porta do leme (e) não deve ser inferior à calculada pelas seguintes fórmulas:

Porta em aço - e = 3 + 0,125 (mm);

Porta em aço com perfil de parede dupla - e = 1,4 + 0,05 x d (mm).

Nas portas de aço com perfil de parede dupla a espessura da chapa de aço não deve ser inferior a 3 mm.

portas em madeira - e = 22 + d(mm).

A porta do leme, quando construída em aço, deve possuir dois reforços a todo o comprimento, convenientemente espaçados, com espessuras não inferiores à espessura da chapa.

Se a porta do leme for construída noutros materiais que não sejam os descritos anteriormente, esta deve ter uma resistência equivalente.

6 - Bucim do leme. - O bucim da clara do leme ou a almeida (embarcações de madeira) devem estender-se pelo menos 350 mm acima da linha de máxima carga e estar convenientemente

Decreto-Lei n.º 201/98
de 10 de Julho

SUMÁRIO
Estabelece o estatuto legal do navio

O presente diploma define o estatuto legal do navio. A matéria assume grande importância, por força do frequente contacto do navio com as mais diversas ordens jurídicas, no âmbito da sua normal exploração e dos direitos e obrigações que dela emergem. Trata-se de matéria cuja regulamentação as convenções internacionais têm deixado, de um modo geral, às ordens jurídicas internas.

Entre nós vigoram as antiquadas normas do Código Comercial de 1888. Tais normas, além de não chegarem a constituir um quadro legal consistente, correspondem a uma realidade muito distante daquela que se vive nos nossos dias.

Com o novo regime consagra-se, no âmbito do direito substantivo, a sujeição a registo dos navios e dos factos jurídicos aos mesmos respeitantes e fixa-se, em termos gerais, o seu modo de identificação.

Atribui-se âmbito mais amplo ao princípio da personalidade e capacidade judiciárias já anteriormente previsto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, e adopta-se uma posição actualizada sobre o conceito de navegabilidade, fundamental no direito marítimo.

Consagra-se o princípio de que o arresto e a penhora de navio e mercadorias podem ser efectuados mesmo que o navio já se encontre despachado para viagem, perfilhando-se assim a solução da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras sobre o Arresto de Navios de Mar, assinada em Bruxelas em 10 de Maio de 1952.

Uniformiza-se igualmente a forma dos contratos relativos aos direitos reais sobre o navio, em consonância com a solução internacionalmente generalizada e regulam-se as principais questões relativas aos contratos de construção e de reparação de navios, tomando-se como referência a disciplina do contrato de empreitada.

Assim, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I
Navio

Artigo 1.º
Noção

1 - Para efeitos do disposto no presente diploma, navio é o engenho flutuante destinado à navegação por água.

2 - Fazem parte integrante do navio, além da máquina principal e das máquinas auxiliares, todos os aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e mais equipamentos existentes a bordo necessários à sua operacionalidade.

Artigo 2.º
Registo

Os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a registo, nos termos do disposto na legislação respectiva.

Artigo 3.º
Nacionalidade

1 - Consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal.
2 - A atribuição da nacionalidade portuguesa confere ao navio o direito ao uso da respectiva bandeira, com os direitos e as obrigações que lhe são inerentes.

Artigo 4.º
Nome

1 - A todos os navios deve ser atribuído um nome.
2 - O nome a atribuir ao navio está sujeito a prévia aprovação do serviço público competente e deve ser bem distinto dos que já se encontram registados.

Artigo 5.º
Número de identificação

Os navios de tonelagem inferior a 100 t de deslocamento, assim como os destinados exclusivamente a águas interiores, podem ser identificados apenas por um número atribuído pelo serviço público competente.

Artigo 6.º
Inscrições no casco

O nome do navio, o seu número de identificação e o nome do local onde o mesmo se encontra registado devem ser inscritos no casco, de acordo com a legislação aplicável.

Artigo 7.º
Personalidade e capacidade judiciárias

Os navios têm personalidade e capacidade judiciárias nos casos e para os efeitos previstos na lei.

Artigo 8.º

Navegabilidade

A navegabilidade do navio depende da verificação das condições técnicas a que o mesmo deva obedecer, de acordo com a legislação em vigor, e do preenchimento dos requisitos necessários à viagem que vai empreender e à carga que vai transportar.

Artigo 9.º
Arresto e penhora de navio e mercadorias

1 - O navio pode ser arrestado ou penhorado mesmo que se encontre despachado para viagem.

2 - O disposto no número anterior é aplicável aos géneros ou mercadorias carregados em navio que se achar nas circunstâncias previstas no número anterior.

Artigo 10.º
Forma dos contratos relativos a direitos reais sobre o navio

Os contratos que impliquem a constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre navio devem ser celebrados por escrito, com reconhecimento presencial da assinatura dos outorgantes.

Artigo 11.º
Lei reguladora dos direitos reais sobre o navio

As questões relacionadas com direitos reais sobre o navio são reguladas pela lei da nacionalidade que este tiver ao tempo da constituição, modificação, transmissão ou extinção do direito em causa.

CAPÍTULO II
Contrato de construção de navio

Artigo 12.º
Forma

O contrato de construção de navio e as suas alterações estão sujeitos a forma escrita.

Artigo 13.º
Regime

O contrato de construção de navio é disciplinado pelas cláusulas do respectivo instrumento contratual e, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada que não contrariem o disposto no presente diploma.

Artigo 14.º
Projecto

1 - O construtor deve executar a construção do navio em conformidade com o projecto aprovado pelo dono e sem vícios que excluam ou reduzam o seu valor ou a sua aptidão para o uso previsto no contrato ou, na falta desta indicação, para o uso comum do tipo de navio em causa.

2 - O construtor não é responsável pelo projecto elaborado pelo dono da obra ou por terceiro.

3 - Nos casos previstos no número anterior, o construtor deve avisar o dono da obra dos defeitos do projecto detectáveis por um técnico diligente e sugerir-lhe as necessárias alterações.

Artigo 15.º
Fiscalização

1 - O dono da obra pode fiscalizar, à sua custa, a execução dela desde que não perturbe o andamento normal da construção.

2 - O construtor deve, durante a construção, conceder ao dono da obra e aos seus representantes as facilidades necessárias à fiscalização e dar-lhes a assistência de que razoavelmente careçam para o seu cabal desempenho.

3 - O disposto neste artigo é aplicável aos subempreiteiros que realizem trabalhos destinados à construção.

Artigo 16.º
Propriedade do navio em construção

1 - Salvo acordo em contrário, o navio, durante a construção, é propriedade do construtor, exceptuados os materiais fornecidos pelo dono da obra.

2 - A transferência da propriedade opera-se com a entrega do navio pelo construtor e a sua aceitação pelo dono da obra, sem prejuízo do disposto no número precedente.

Artigo 17.º
Alterações

1 - Se durante a construção entrarem em vigor regras técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais que imponham alterações na construção, deve o construtor, no prazo de 30 dias contados do início da respectiva vigência, avisar o dono da obra e apresentar-lhe uma proposta do preço das alterações e, sendo caso disso, da nova data da entrega do navio.

2 - Se as partes não chegarem a acordo, o construtor deve proceder às alterações impostas, competindo ao tribunal fixar as correspondentes modificações quanto ao preço e ao prazo de execução.

Artigo 18.º
Preço das alterações

Se outra coisa não for acordada pelas partes, o custo de quaisquer alterações ao projecto de construção, legais ou convencionais, deve ser pago nas condições do preço inicial.

Artigo 19.º
Experiências

1 - Durante a construção o navio e os seus equipamentos devem ser submetidos às experiências previstas no contrato e na legislação aplicável, bem como às impostas pelos órgãos da Administração encarregados da fiscalização das condições técnicas dos navios.

2 - O construtor deve, com a antecedência de 30 dias, informar o dono da obra do programa das experiências.

3 - As despesas com as experiências a que se refere o presente artigo correm por conta do construtor, exceptuadas as relativas à tripulação.

Artigo 20.º
Defeitos detectados durante as experiências

O construtor deve corrigir os defeitos detectados durante a realização das experiências e proceder às desmontagens e verificações que forem consideradas necessárias.

Artigo 21.º
Entrega e aceitação do navio

1 - A entrega do navio deve ser feita no estaleiro do construtor após a realização de todas as experiências e inspecções e a obtenção das aprovações dos competentes órgãos administrativos.

2 - No momento da entrega o navio deve estar munido dos aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e sobressalentes, de acordo com o contrato de construção.

3 - O dono da obra que não aceite o navio no prazo devido incorre em mora creditória, nos termos da lei civil.

Artigo 22.º
Retirada do navio do estaleiro

O dono da obra deve retirar o navio do estaleiro do construtor no prazo de 10 dias a contar da sua aceitação, se outro prazo não for acordado, aplicando-se em caso de incumprimento o disposto no n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 23.º
Instruções e informação

O construtor deve proporcionar ao dono da obra, na data da entrega do navio:

a) Certificados do navio e dos equipamentos;
b) Livros de instruções e de informações técnicas;
c) Desenhos;
d) Instruções e informações relativas à condução;
e) Inventários e listas de acessórios e sobressalentes;
f) Outros documentos eventualmente previstos no contrato de construção.

Artigo 24.º
Garantia

1 - O construtor garante o navio, durante um ano, a contar da aceitação, relativamente aos defeitos da construção.

2 - Em caso de avaria resultante de defeito abrangido pelo número precedente, o construtor é obrigado a corrigir esse defeito ou a substituir o equipamento defeituoso.

3 - Quando o navio fique impossibilitado de alcançar o estaleiro do construtor ou quando se verifique manifesto inconveniente nessa deslocação, o construtor deve efectuar a reparação ou a substituição do equipamento em local adequado.

Artigo 25.º
Direito de retenção

O construtor goza do direito de retenção sobre o navio para garantia dos créditos emergentes da sua construção.

Artigo 26.º
Comunicação dos defeitos

1 - O dono da obra deve, sob pena de caducidade dos direitos conferidos nos artigos seguintes, comunicar ao construtor os defeitos da construção dentro dos 30 dias posteriores ao seu conhecimento.

2 - Equivale à comunicação o reconhecimento, por parte do construtor, da existência do defeito.

Artigo 27.º
Eliminação dos defeitos

1 - Os resultados das provas, a aprovação pelo dono da obra e a aceitação sem reservas não exoneram o construtor da responsabilidade pela correcção dos defeitos, salvo se aquele os conhecia.

2 - Presumem-se conhecidos os defeitos aparentes, tenha ou não havido verificação da obra.

Artigo 28.º
Não eliminação dos defeitos

Não sendo eliminados os defeitos, o dono da obra pode exigir a redução do preço, segundo juízos de equidade, ou a resolução do contrato, se os defeitos tornarem o navio inadequado ao fim a que se destinava.

Artigo 29.º
Indemnização

O exercício dos direitos conferidos nos artigos antecedentes não exclui a indemnização nos termos gerais.

Artigo 30.º
Caducidade

1 - Os direitos conferidos nos artigos anteriores caducam se não forem exercidos dentro de dois anos a contar da entrega do navio.

2 - Em caso de vício oculto, o prazo fixado no número precedente conta-se a partir da data do seu conhecimento pelo dono da obra.

Artigo 31.º
Pluralidade de construtores

As disposições anteriores relativas ao contrato de construção aplicam-se, com as necessárias adaptações, no caso de a obra ser adjudicada, através de instrumentos autónomos, a diferentes empreiteiros, assumindo cada um deles o encargo de parte da construção.

CAPÍTULO III
Contrato de reparação de navios

Artigo 32.º
Regime

É aplicável ao contrato de reparação de navios, com as necessárias adaptações, o regime do contrato de construção.

CAPÍTULO IV
Disposições finais

Artigo 33.º
Norma revogatória

São revogados os artigos 485.º a 487.º e 489.º a 491.º do Código Comercial.

Artigo 34.º
Início de vigência

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Abril de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Cardona Gomes Cravinho - José Eduardo Vera Cruz Jardim.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Decreto-Lei n.º 202/98
de 10 de Julho

SUMÁRIO
Estabelece o regime da responsabilidade do proprietário do navio e disciplina a actuação das entidades que o representam. Revoga os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial

Ainda vigoram entre nós as normas do Código Comercial de 1888 que regulam a actuação do proprietário do navio e das principais figuras que, assumindo poderes de representação deste, ocupam lugar de destaque na actividade do navio e no relacionamento com os interessados na expedição marítima.

Tais normas, referentes a matéria que, de um modo geral, as convenções internacionais deixam às ordens jurídicas internas, não respondem adequadamente às exigências de uma realidade muito diversa surgida da evolução da técnica da navegação e dos correlativos sistemas de gestão e exploração dos navios.

O presente diploma, revogando os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial, procura estabelecer uma linha que equilibre razoavelmente os vários aspectos em conjunto, com natural prevalência por soluções que melhor sirvam os actuais interesses de Portugal.

Assim, o Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º
Definições legais

Para efeito do presente diploma, entende-se por:

a) Navio o engenho flutuante destinado à navegação por água;

b) Proprietário do navio aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio;

c) Armador do navio aquele que, nos seu próprio interesse, procede ao armamento do navio;

d) Armamento do navio o conjunto de actos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem;

e) Gestor de navio aquele que, contratualmente, foi encarregado pelo armador da prática de todos ou de parte dos actos referidos na alínea anterior;

f) Agente de navegação aquele que, em representação do proprietário, do armador, do afretador ou do gestor, ou de alguns destes simultaneamente, se encarrega de despachar o navio em porto e das operações comerciais a que o mesmo se destina, bem como de assistir o capitão na prática dos actos jurídicos e materiais necessários à conservação do navio e à continuação da viagem;

g) Afretador aquele que, tomando o navio de fretamento, fica a dispor dele mediante o pagamento de uma retribuição pecuniária, denominada «frete»;

h) Fundo de limitação da responsabilidade o montante global a que o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade por danos causados a terceiros.

Artigo 2.º
Armador

1 - Salvo prova em contrário, presume-se armador do navio:

a) O seu proprietário;

b) O titular do segundo registo, havendo duplo registo;

c) O afretador, no caso de fretamento em casco nu.

2 - As prevenções referidas no número anterior só podem ser ilididas mediante prova de que aquele que as invoca sabe quem é o armador.

Artigo 3.º
Designação do capitão

1 - Compete ao armador designar o capitão do navio.

2 - O armador pode despedir o capitão a todo o tempo, sem prejuízo dos direitos e obrigações decorrentes do contrato de trabalho.

Artigo 4.º
Responsabilidade do proprietário armador

1 - O armador que seja proprietário do navio responde, independentemente de culpa, pelos danos derivados de actos e omissões:

a) Do capitão e da tripulação;

b) Dos pilotos ou práticos tomados a bordo, ainda que o recurso ao piloto ou prático seja imposto por lei, regulamento ou uso;

c) De qualquer outra pessoa ao serviço do navio.

2 - São aplicáveis à responsabilidade prevista no número anterior as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos actos do comissário.

Artigo 5.º
Responsabilidade do armador não proprietário

O armador que não seja proprietário do navio responde, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador.

Artigo 6.º
Responsabilidade do simples proprietário

O simples proprietário do navio responde subsidiariamente, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador, com sub-rogação total ou parcial nos direitos daqueles contra o armador.

Artigo 7.º
Responsabilidade pelos actos do gestor

O armador responde pelos actos do gestor relativos ao armamento do navio.

Artigo 8.º
Representação legal do proprietário e do armador

1 - Fora do local da sede do proprietário ou do armador, estes são representados, judicial e extrajudicialmente, pelo capitão do navio em tudo o que se relacionar com a expedição.

2 - A representação prevista no número anterior não é afectada pela presença do proprietário, do armador ou de outros seus representantes.

Artigo 9.º
Agente de navegação

A actividade do agente de navegação rege-se pelas disposições legais aplicáveis ao mandato com representação e, supletivamente, pelas disposições respeitantes ao contrato de agência.

Artigo 10.º
Citações e notificações judiciais

Nos poderes do agente de navegação incluem-se sempre os de receber citações e notificações judiciais em representação dos proprietários, dos armadores e dos gestores dos navios cujo despacho o agente tenha requerido.

Artigo 11.º
Responsabilidade do navio

1 - Se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania, o navio responde, perante os credores interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, é atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho.

Artigo 12.º
Limites da responsabilidade do proprietário

Além das limitações da responsabilidade admitidas nos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal, e quando não estejam em causa pedidos de indemnização por estes abrangidos, o proprietário do navio pode restringir a sua responsabilidade ao navio e ao valor do frete a risco, abandonando-os aos credores, com vista à constituição de um fundo de limitação da responsabilidade.

Artigo 13.º
Processo

Aplicam-se à limitação da responsabilidade prevista na segunda parte do artigo anterior, com as necessárias adaptações, as normas de processo relativas à limitação da responsabilidade referida na primeira parte do mesmo preceito, ressalvadas as alterações constantes dos artigos seguintes.

Artigo 14.º
Fundo de limitação da responsabilidade

1 - A constituição do fundo de limitação da responsabilidade referido no artigo 12.º deve constar de requerimento em que se mencione:

a) O facto de que resultaram os prejuízos;

b) O montante do frete a risco.

2 - O requerimento deve ser acompanhado da relação dos credores conhecidos com direito a participar na repartição do fundo, indicando os respectivos domicílios e o montante dos seus créditos.

3 - Não havendo lugar a indeferimento liminar, o juiz ordena que o requerente deposite o valor do frete a risco e que seja nomeado depositário para o navio.

4 - Efectuado o depósito previsto no número anterior, é ordenada a venda judicial imediata do navio.

Artigo 15.º
Declaração de constituição do fundo

Logo que se mostre realizado o depósito do produto da venda do navio, o juiz declara constituído o fundo de limitação da responsabilidade.

Artigo 16.º
Prazo

O requerimento a que se refere o n.º 1 do artigo 14.º deve ser apresentado até ao termo do prazo para contestação de acção fundada em crédito a que seja oponível a limitação de responsabilidade.

Artigo 17.º
Abandono do navio

1 - Considera-se abandonado o navio que, encontrando-se na área de jurisdição dos tribunais portugueses, aí permaneça por um período superior a 30 dias, sem capitão ou quem desempenhe as correspondentes funções de comando e sem agente de navegação.

2 - O navio deixa de ter agente de navegação a partir da data em que este notifique a capitania do porto respectivo de que cessou as suas funções.

3 - O navio abandonado, nos termos do n.º 1, considera-se do património do Estado.

Artigo 18.º

Venda do navio

1 - O titular de crédito sobre navio abandonado ou de qualquer outro crédito de que seja devedor o seu anterior proprietário pode requerer a venda judicial do navio, desde que se encontre munido de título executivo ou tenha já proposto acção declarativa destinada a obtê-lo.

2 - A venda a que se refere o número anterior rege-se pelas normas aplicáveis à venda antecipada em processo de execução.

3 - Se o navio não tiver depositário nomeado, a sua nomeação deve ser pedida no requerimento a que se refere o n.º 1.

4 - Efectuada a venda, seguem-se os demais termos do processo de execução.

5 - O juiz pode fazer depender a venda antecipada da prestação de caução pelo requerente.

Artigo 19.º
Venda injustificada

Se o requerente da venda prevista no artigo anterior decair na acção declarativa, ou não agir com a diligência normal, é responsável pelos danos causados ao requerido.

Artigo 20.º
Norma revogatória

São revogados os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial.

Artigo 21.º
Início de vigência

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Abril de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - João Cardona Gomes Cravinho - José Eduardo Vera Cruz Jardim.

Promulgado em 7 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Portaria n.° 577/94
de 12 de Julho

Sumário

Aprova o Regulamento do Regime de Apoio ao Ajustamento do Esforço de Pesca, no âmbito do Programa para o Desenvolvimento Económico do Sector das Pescas - PROPESCA

O Decreto-Lei n.° 189/94, de 5 de Julho, que define o enquadramento do Programa para o Desenvolvimento Económico do Sector das Pescas - PROPESCA, do Quadro Comunitário de Apoio para o período de 1994 a 1999, estipula no seu artigo 2.° que os regimes de apoio nele previstos sejam definidos por portaria.

Assim, manda o Governo, pelo Ministro do Mar, o seguinte:

1.° É aprovado o Regulamento do Regime de Apoio ao Ajustamento do Esforço de Pesca, no âmbito do Programa para o Desenvolvimento Económico do Sector das Pescas - PROPESCA, que faz parte integrante da presente portaria.

2.° A presente portaria entra imediatamente em vigor.

Ministério do Mar.
Assinada em 28 de Junho de 1994.
O Ministro do Mar, Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.

Regulamento do Regime de Apoio ao Ajustamento do Esforço de Pesca

Artigo 1.°
Âmbito e objectivos

1 - O presente Regulamento estabelece o Regime de Apoio ao Ajustamento do Esforço de Pesca e visa adequar a frota de pesca aos recursos disponíveis, criando condições para a sua operacionalidade e rendibilidade.

2 - Este Regime tem como objectivo:

a) Apoiar a imobilização definitiva das embarcações desajustadas em relação à disponibilidade dos recursos internos e externos;

b) Apoiar a cessação temporária das actividades de pesca;

c) Apoiar a reorientação da actividade da pesca para águas de países terceiros.

Artigo 2.°
Imobilização definitiva

1 - O apoio à imobilização definitiva pressupõe a cessação definitiva da actividade da embarcação e o seu abate ao registo nacional da frota de pesca, através de uma das seguintes modalidades:

a) Imobilização definitiva por demolição;

b) Imobilização definitiva por transferência para país terceiro;

c) Imobilização definitiva por afectação a outros fins que não a pesca.

2 - Podem apresentar candidaturas os proprietários de embarcações de pesca, desde que reúnam as seguintes condições:

a) Ter a embarcação permanecido 75 dias no mar em actividades de pesca em cada um dos dois períodos de 12 meses anteriores à apresentação da candidatura ou, se for caso disso, ter exercido actividade de pesca em, pelo menos, 80% dos dias de mar autorizados pela administração nacional;

b) A embarcação ter sido contruída há mais de 10 anos;

c) Ter uma tonelagem de arqueação bruta superior a 25 tAB para as modalidades referidas nas alíneas b) e c) do n.° 1.

3 - A embarcação de pesca deve estar registada em nome do candidato no mínimo dois anos antes da apresentação da candidatura, salvo nos casos em que tenha sido adquirida por via sucessória ou tenha passado a integrar o capital de sociedade comercial, ou cooperativa, como entrada do anterior proprietário, caso em que a contagem do prazo de dois anos poderá ser feita continuadamente.

Artigo 3.°
Cessação temporária

1 - O apoio à cessação temporária da actividade da pesca pressupõe a imobilização da embarcação motivada por factos não previsíveis e não repetitivos, resultantes, nomeadamente, de causas biológicas.

2 - Podem apresentar candidaturas os proprietários de embarcações de pesca que comprovem uma actividade de pesca regular até ao momento da ocorrência do facto que origina a imobilização.

Artigo 4.°
Reorientação da actividade

1 - O apoio à reorientação da actividade da pesca pressupõe a transferência definitiva ou temporária da embarcação para um país terdeiro, através de uma das seguintes modalidades:

a) Constituição de uma sociedade mista;

b) Constituição de uma associação temporária de empresa.

2 - Podem apresentar candidaturas os proprietários de embarcações de pesca, desde que reúnam as seguintes condições:

a) Ter a embarcação exercido actividade de pesca há mais de cinco anos, excepto para as embarcações registadas entre 1 de Janeiro de 1989 e 31 de Dezembro de 1990;

b) Ter uma tonelagem superior a 25 tAB.

3 - A embarcação de pesca deve estar registada em nome do candidato no mínimo dois anos antes da apresentação da candidatura, salvo nos casos em que tenha sido adquirida por via sucessória ou tenha passado a integrar o capital de

sociedade comercial, ou cooperativa, como entrada do anterior proprietário, caso em que a contagem do prazo de dois anos poderá ser feita continuadamente.

Artigo 5.°
Critérios de selecção

1 - Para efeitos de concessão dos apoios previstos nos artigos 2.° e 4.°, será dada prioridade às candidaturas que respeitem a embarcações que se encontrem numa das seguintes condições:

a) Utilização de artes desajustadas aos recursos disponíveis;

b) Inviabilização económica por falta de pesqueiro ou espécies para cuja captura estejam licenciadas;

c) Dificuldades de mercado no que respeita ao escoamento de produção.

2 - O segmento da frota em que se inserem, a idade e o estado de conservação das embarcações são factores de ponderação no processo de selecção das candidaturas.

Artigo 6.°
Montantes das ajudas a conceder

1 - Os montantes máximos elegíveis, para efeitos de atribuição de apoios a conceder, são os resultantes das tabelas constantes do anexo I.

2 - Relativamente aos valores referidos no número anterior, o montante de apoio a conceder será de 75% para as acções previstas no artigo 2.°, 100% para as acções previstas no artigo 3.° e 85% para as acções previstas no artigo 4.°

3 - O Estado Português comparticipa com 25% do montante previsto no número anterior e o Instrumento Financeiro de Orientação das Pescas (IFOP) com 75%.

Artigo 7.°
Apresentação das candidaturas

1 - Os interessados na obtenção dos apoios previstos nos artigos anteriores apresentarão na Direcção-Geral das Pescas (DGP) os processos de candidatura até aos dias 31 de Março e 31 de Agosto de cada ano.

2 - Os processos de candidatura são apresentados em duplicado, mediante o preenchimento dos formulários próprios, devendo ser obrigatoriamente acompanhados de documentos comprovativos da verificação das condições previstas no n.° 2 dos artigos 2.°, 3.° e 4.°

3 - A DGP envia uma das cópias dos processos ao Instituto de Financiamento e Apoio ao Desenvolvimento da Agricultura e Pescas (IFADAP) para avaliação económica e financeira.

4 - A apreciação técnica e administrativa dos processos compete à DGP.

Artigo 8.°
Indeferimento das candidaturas

1 - São indeferidos os processos de candidatura que:

a) Não sejam objecto de despacho favorável do Ministro do Mar;

b) Não supram as deficiências notificadas pela DGP ou pelo IFADAP no prazo de 15 dias, se prazo maior não for expressamente concedido.

2 - Podem ser igualmente indeferidos os processos de candidaturas cujos proponentes tenham processos aprovados e não hajam celebrado contrato por causa

que lhes seja imputável, não tenham iniciado a execução dos projectos nos prazos fixados ou não tenham executado os mesmos de acordo com o contratualmente assumido.

Artigo 9.°
Atribuição do apoio

1 - O contrato de atribuição de apoio é celebrado entre o proprietário da embarcação e o IFADAP no prazo de 60 dias após comunicação da concessão do apoio.

2 - A não celebração do contrato no prazo referido no número anterior por causa imputável ao candidato determina a perda do direito ao apoio.

3 - O pagamento do apoio só será efectuado após verificação de que o proprietário da embarcação tem a situação contributiva regularizada perante a segurança social.

Artigo 10.°
Obrigações dos beneficiários

Para os efeitos dos artigos 5.° e 6.° do Decreto-Lei n.° 189/94, de 5 de Julho, constarão do contrato de atribuição de apoio, nomeadamente, as seguintes obrigações dos beneficiários:

a) Iniciar a execução do projecto no prazo de seis meses, no caso de imobilizações definitivas, e de um ano, nos casos de sociedades mistas e de associações temporárias de empresas, a contar da data da notificação para início de execução;

b) Executar os projectos de acordo com os prazos e condições previstos no contrato de concessão de apoio;

c) Fornecer todos os elementos que forem solicitados pela DGP e pelo IFADAP ou por entidade por estes mandatada para efeitos de fiscalização, acompanhamento e avaliação do resultado dos projectos;

d) Apresentar no fim do primeiro ano de actividade, no caso de constituição de uma sociedade mista, um relatório para acompanhamento e avaliação dos resultados.

Artigo 11.°
Diminuição de ajudas

1 - As ajudas a conceder ao abrigo do presente Regulamento são diminuídas na proporção do tempo decorrido nos termos seguintes:

a) No caso de imobilizações definitivas, dos montantes concedidos para modernização da embarcação nos cinco anos anteriores à apresentação da candidatura;

b) No caso de constituição de sociedades mistas, dos montantes concedidos para modernização da embarcação e ou prémio a uma associação temporária de empresas nos cinco anos anteriores e dos montantes concedidos para construção da embarcação nos 10 anos anteriores à data da sua apresentação.

Artigo 12.°
Pagamento

O pagamento das ajudas a conceder às imobilizações definitivas no âmbito do presente Regime é efectuado após a emissão do certificado de cancelamento do registo da embarcação.

Artigo 13.°
Disposições transitórias

1 - No ano de 1994 os processos de candidatura referidos no artigo 7.° serão apresentados até 15 de Setembro.

2 - Os processos de candidatura apresentados a partir de 1 de Janeiro de 1994 são enquadrados no presente Regime.

3 - Os processos de candidatura apresentados até 31 de Dezembro de 1993 e transitados para o ano económico seguinte por despacho do Ministro do Mar são abrangidos pelas disposições contidas no presente Regime.

Portaria n.º 193/89
de 8 de Março

O artigo 81.º-A do Regulamento Geral das capitanias, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 55/89, de 22 de Fevereiro, veio permitir aos Ministros da Agricultura, Pescas e Alimentação e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações regularem por portaria as condições da reforma de registo das embarcações de pesca, por mudança de classificação para embarcação auxiliar, atenta a sua inactividade, a apresentação de níveis de produtividade não consentâneos com a sua capacidade ou o seu estado de conservação.

Nestes termos e ao abrigo daquele preceito legal:

Manda o Governo, pelos Ministros da Agricultura, Pescas e Alimentação e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. o seguinte:

1.º Por despacho do Ministro da Agricultura. Pescas e Alimentação ou a requerimento do proprietário da embarcação. poderá ser determinada a reforma do registo das embarcações de Pesca. por mudança de classificação para embarcação auxiliar. desde que as mesmas estejam injustificadamente inactivas há mais de três anos, apresentem no mesmo período níveis de produtividade não consentâneos com a sua capacidade. não justificados. ou o seu estado de conservação e operacionalidade determine a sua irrecuperabilidade económica para a pesca.

2.º As condições de reforma de registo referidas no número anterior serão comprovadas por certidões da Direcção-Geral das Pescas, quanto à inactividade ou não apresentação de níveis de produtividade consentâneos com a sua capacidade, e da Inspecção-Geral de Navios, quanto ao estado de conservação, as quais servirão de base à reforma de registo.

3.º À reforma de registo prevista na presente portaria é aplicável subsidiariamente o regime processual previsto nos artigos 81.º e seguintes do Regulamento Geral das Capitanias.

4.º Compete à Direcção-Geral das Pescas promover o despacho referido no n.º 1.º, sempre que seja do seu conhecimento reunirem as embarcações de pesca as condições de reforma de registo nele referidas, notificando previamente o proprietário da embarcação em causa.

5.º Os proprietários das embarcações objecto de reforma de registo por iniciativa da Administração podem, no prazo de 30 dias a contar da notificação, opor-se à reforma, desde que ilidam os fundamentos invocados na notificação.

6.º Compete ao Ministro da Agricultura, Pescas e Alimentação apreciar e decidir definitivamente sobre as oposições deduzidas.

Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 20 de Fevereiro de 1989.

O Ministro da Agricultura, Pescas e Alimentação, *Alvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto.* -O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *João Maria Leitão de Oliveira Martins.*